







ARCHITECTONIC CONCRETE IN THE FAÇADE ELEMENTS OF THE BANK BRUSSEL LAMBERT / BANQUE BRUXELLES LAMBERT (SOM, 1959-1962)



STUDENT VILLAGE ON THE CAMPUS OF THE VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL (WILLY VAN DER MEEREN, 1971)
VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL



ENTRANCE OF THE HOUSE WEYERS (WILLY VAN DER MEEREN, 1961)
© DIANE HENDRIKX

**2ND
BRUSSELS
BIENNALE OF
MODERN
ARCHITECTURE**

OCTOBER 2016

WWW.BBMA.BE

MODERN ISMS ARE
MODERN ISMS ARE
SHAPING THE CITY
SHAKING THE CITY





SHELL BUILDING (A. DUMONT AND M. VAN GOETHEM, 1931-1934)
PHILIPPE DEBROE

INHOUDSTAFEL TABLE DES MATIÈRES CONTENTS

VOORWOORD	11
PRÉFACE	15
FOREWORD	18

DE VELE GEZICHTEN VAN HET NAOORLOGS ARCHITECTURAAL ERFGOED IN BRUSSEL	25
---	----

L'ARCHITECTURE D'APRÈS-GUERRE À BRUXELLES. UN PATRIMOINE AUX MULTIPLES VISAGES	45
--	----

THE MANY FACES OF BRUSSELS' POST-WAR ARCHITECTURAL HERITAGE	65
---	----



STAIRS OF THE RAVENSTEINGALERIJ / GALERIE RAVENSTEIN (ALEXIS DUMONT AND PHILIPPE DUMONT, 1954-1958)
PHILIPPE DEBROE

VOORWOORD

ARLETTE CLAUWERS EN KOEN VERSWIJVER

De tweede editie van de *Brussels Biennale of Modern Architecture* wil de naoorlogse architectuur in de schijnwerpers zetten. De dubbele titel *Modern isms are shaping the city / Modern isms are shaking the city* duidt aan hoe de Belgische hoofdstad na de Tweede Wereldoorlog een enorme metamorfose onderging waarbij het fijnmazige historische weefsel overspoeld werd door grootschalige infrastructuur en nieuwe gebouwen. Er kwamen onder meer stadssnelwegen en kantoorgebouwen die op sommige plaatsen het wonen uit de binnenstad verdreven. Deze grote bouwprojecten kaderden eveneens in de voorbereiding van Expo 58 waar men rotsvast geloofde in vooruitgang en een nieuwe wereld. Experimentele materialen en frisse kleuren gaven blijk van dit geloof en bijhorende hoogbouw veroverde de hemel. Een van de meest beklijvende torens, die helaas tegen de vlakte is gegaan, was het Internationaal Rogiercentrum, beter gekend als de Martinitoren.

Ook wat betreft wonen veranderde er heel wat. Dankzij de wet De Taeye moedigde de overheid gezinnen aan om huizen te bouwen en dit gebeurde vooral in de toen nog landelijke tweede kroon van Brussel en op het platteland. Anderen vonden hun gading in stijlvolle appartementstorens waarvan Brusilia waarschijnlijk de meest iconische is.

Het naoorlogse modernisme wordt vandaag niet altijd aanzien als waardevol patrimonium, niet in het minst omdat door het gebruik van nieuwe materialen en technieken de gebouwen vaak slecht verouderen. De meeste van deze gebouwen hebben ondertussen dan ook een 'facelift' gekregen en lijken niet meer op het originele en voor die tijd unieke concept. Jammer is ook dat veel bijzondere interieurs

verdwijnen. Heel wat gebouwen waren immers opgetrokken met aandacht voor geïntegreerde kunstwerken, meubilair, nieuwe materialen, verlichting of exotische houtsoorten. Het monumentale gebouw van de voormalige Generale Bank aan de Ravensteinstraat, de zogenaamde zwarte torens, dat op dit moment wordt afgebroken - maar waar dankzij de tussenkomst van de toenmalige Brusselse bouwmeester Olivier Bastin de kofferzaal van Jules Wabbes op het nippertje bewaard bleef - is hier een voorbeeld van. Een andere opmerkelijk interieur is dit van het nabijgelegen Shell-gebouw. De grote hal werd ingericht door Philippe Dumont en werd opgeluisterd met een beeldhouwwerk van de kunstenaar Olivier Strebelle, die ook de vloeren naar de indrukwekkende auditoria ontwierp.

Het is noodzakelijk om de culturele waarde en ook het toeristisch potentieel van dit jonge patrimonium te bevestigen. Deze gebouwen zijn niet enkel waardevol als uitingen van een architectural tijdperk of het gebruik van bepaalde materialen, maar ze gunnen ons ook een blik op onze recente sociaal-economische geschiedenis. De gebouwen die zich nog in originele staat bevinden zijn zo'n sterke getuigenissen van hun tijd dat je als het ware binnentreedt in een ander universum. We willen met deze biënnale dan ook een bewustwording creëren bij alle betrokken actoren om aan te tonen hoe waardevol en zeldzaam bepaalde gebouwen en interieurs zijn geworden.

Elk weekend van oktober 2016 legt deze editie van de *Brussels Biennale of Modern Architecture* aan de hand van interieurbezoeken en fietstochten de focus op een ander architecturaal programma. Aan bod komen respectievelijk de noord-zuidverbinding, kantoren, school- en universiteitscampussen, woningen in Ganshoren en Laken en in het vijfde weekend trekken we naar Vlaams-Brabant waar we woningen openstellen in Wemmel, Meise, Grimbergen, Vilvoorde en Zemst. Dankzij de tekst van Sven Sterken kan u deze *promenade architecturale* in dit boek opnieuw beleven.

Zonder de eigenaars die geloofden in ons project en hun patrimonium wilden openstellen voor het publiek was deze biënnale niet mogelijk geweest. Onze dank gaat dus eerst en vooral naar hen uit. Verder kon deze biënnale alleen gerealiseerd worden met de steun van de Vlaamse Overheid, de provincie Vlaams-Brabant, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Nationale Loterij. Dankzij hen krijgt het publiek de kans om dit uitzonderlijk naoorlogse patrimonium te (her)ontdekken.

We danken verder al onze gidsen en vrijwilligers die er mee voor zorgden dat deze biënnale opnieuw tot stand kon komen. Vanuit Korei bedanken we onze Raad van Bestuur en de aangename samenwerking met onze partners Docomomo, Arkadia en Pro Velo.

We wensen u veel leesplezier en hopen dat u samen met ons geboeid wordt door de naoorlogse architecturale parels die Brussel en de Vlaamse Rand te bieden hebben.



LA MÉMÉ (LUCIEN KROLL, 1970-1972)
LUCIEN KROLL ARCHIVES

PRÉFACE

ARLETTE CLAUWERS ET KOEN VERSWIJVER

Pour sa deuxième édition, la *Brussels Biennale of Modern Architecture* a choisi de mettre en avant l'architecture d'après-guerre. Le titre à double consonance *Modern isms are shaping the city / Modern isms are shaking the city* fait allusion à la profonde métamorphose qu'a connue la capitale belge après la Seconde Guerre mondiale, de nouvelles infrastructures et de grands bâtiments envahissant le dense tissu historique. On y a vu apparaître entre autres des autoroutes urbaines, ainsi que des immeubles de bureaux qui, à certains endroits, ont repoussé l'habitat en dehors du centre-ville. Ces grands projets immobiliers faisaient écho aux préparatifs de l'Expo 58, qui se voulait le reflet d'un nouveau monde et de la course au progrès. Des matériaux expérimentaux et une nouvelle gamme de couleurs vives en sont l'illustration, sans oublier l'apparition de hauts immeubles qui s'élèvent à la conquête du ciel. L'une des tours qui aura le plus marqué les esprits, hélas détruite depuis lors, est le Centre International Rogier, mieux connu sous le nom de Tour Martini.

En matière de logement également, de nombreux changements sont observés. Grâce à la loi De Taeye, le gouvernement a incité de nombreux ménages à construire des maisons, principalement dans la deuxième ceinture autour de Bruxelles, à l'époque encore très rurale, ainsi qu'à la campagne. D'autres trouvèrent leur bonheur dans des tours de logements, dont la plus emblématique est sans nul doute Brusilia.

Aujourd'hui, le modernisme d'après-guerre n'est pas toujours considéré comme un patrimoine de valeur, souvent du fait qu'il ait mal vieilli, précisément en raison des expérimentations avec

de nouveaux matériaux et de nouvelles techniques. Depuis lors, bon nombre de ces bâtiments ont déjà subi un *lifting* et ont perdu leur aspect initial, pourtant unique en son genre à l'époque. De même, il est regrettable que certains intérieurs dignes d'intérêt aient entièrement disparu. De fait, beaucoup d'immeubles furent construits avec une attention toute particulière à l'intégration d'œuvres d'art, de mobilier, de nouveaux matériaux, d'éclairage ou encore d'essences de bois exotiques. En témoigne notamment l'immeuble monumental de l'ancienne Générale de Banque situé rue Ravenstein, également appelé « les deux tours noires », qui est actuellement en cours de démolition, mais dont la salle des coffres de Jules Wabbes a pu être sauvée *in extremis* grâce à l'intervention du précédent Maître Architecte, Olivier Bastin. Un autre intérieur remarquable est celui de l'immeuble Shell voisin. Le grand hall, aménagé par Philippe Dumont, fut embelli de sculptures et les sols qui mènent vers l'impressionnant auditoire sont l'œuvre de l'artiste Olivier Strebelle.

Il est donc indispensable de rappeler la valeur culturelle et le potentiel touristique de ce jeune patrimoine. Ces édifices ont non seulement apporté une contribution précieuse en tant qu'expression d'un style architectural ou de par l'utilisation de matériaux spécifiques, mais ils témoignent également des aspects socio-économiques de notre passé récent. Les immeubles qui demeurent encore dans leur état d'origine sont à ce point le reflet d'une époque que, lorsqu'on y pénètre, on est, pour ainsi dire, transporté dans un autre univers. C'est pourquoi, par cette biennale, nous souhaitons faire prendre conscience à tous les acteurs concernés de la valeur inestimable de certains bâtiments et de leurs intérieurs.

Chaque weekend d'octobre 2016, la *Brussels Biennale of Modern Architecture* mettra l'accent sur un programme architectural différent, lors de visites d'intérieurs et de balades à vélo. Nous

aborderons ainsi successivement la Jonction Nord-Sud, les immeubles de bureaux, les campus scolaires et universitaires, les logements à Ganshoren et Laeken et, lors du cinquième weekend, nous mettrons le cap sur le Brabant flamand où plusieurs logements des communes de Wemmel, Meise, Grimbergen, Vilvorde et Zemst seront rendus accessibles au public. Grâce au texte de Sven Sterken, il vous sera loisible de revivre cette « promenade architecturale » dans le présent livret.

Cette biennale n'aurait jamais vu le jour sans la précieuse participation des propriétaires qui ont adhéré à notre projet et qui ont accepté d'ouvrir les portes de leur patrimoine. C'est donc avant tout à eux que vont nos remerciements. Ensuite, cette édition de la biennale a bénéficié du soutien du Gouvernement flamand, de la province du Brabant flamand, de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Loterie Nationale. C'est grâce à ces partenaires que le public est convié à (re)découvrir ce patrimoine exceptionnel.

Nous remercions également tous nos guides et bénévoles qui, une fois encore, ont rendu possible cette édition. Korei tient à remercier son Conseil d'Administration ainsi que ses partenaires, Docomomo, Arkadia et Pro Velo, pour l'agréable collaboration.

Nous vous souhaitons une excellente lecture et nous espérons que, tout comme nous, vous vous laisserez captiver par les joyaux architecturaux que recèlent Bruxelles et sa périphérie.

FOREWORD

ARLETTE CLAUWERS AND KOEN VERSWIJVER

The second edition of the *Brussels Biennale of Modern Architecture* wants to highlight post-war architecture. The double title *Modern isms are shaping the city / Modern isms are shaking the city* indicates to what extent the Belgian capital underwent a metamorphosis after the Second World War: the historical urban fabric was replaced by large-scale infrastructure and new buildings, and certain residential quarters disappeared completely in favour of city motorways and business districts. All these projects coincided with the preparation of the 1958 Brussels World Fair, focusing on progress and a new world. Experiments with novel materials and the abundant use of colours showed a belief in progress while high-rise buildings were conquering the skyline. The famous but now demolished Martini Tower for example would remain a landmark for several decades.

The architecture of dwellings also changed quite a bit. The De Taeye Act encouraged families to build their own house and they did so in the rural areas outside the city centre or in the countryside. Others preferred to reside in stylish apartment buildings, with to this day Brusilia being one of the iconic examples.

Nowadays post-war modernism does not get the full credit it deserves - not in the least because the use of new materials and techniques made the buildings deteriorate quickly. Consequently most of these buildings were given a face-lift and lost their original look and unique concept. Together with the buildings, original interiors also disappear. In the post-war era a lot of buildings were designed with particular attention to integrate works of art, furniture, new materials, lighting or exotic wood. A well-known

example is the monumental building of the former *Generale Bank / Générale de Banque* at the Rue Ravenstein, being demolished right now, and where only Jules Wabbes' strong room will survive thanks to the intervention of former Brussels government architect Olivier Bastin. Another notable interior design can be found at the nearby Shell building. The entrance hall that was decorated by Philippe Dumont also features a sculpture and floors by Olivier Strebelle that lead to the impressive auditoriums of the building.

It is necessary to emphasize the cultural value and touristic potential of this young heritage. These buildings are much more than an expression of style or an innovative use of materials: they are also important from a social and economical point of view. The buildings that are still preserved in their original condition are true historical monuments, and entering them feels like entering another era. This biennale wants to create public awareness to point out how precious these buildings have become.

Every weekend in October 2016 the *Brussels Biennale of Modern Architecture* will organize guided interior tours and bike tours, each time focusing on a different architectural typology, such as the north-south train connection, offices, university campuses, dwellings in Ganshoren and Laeken, and during the fifth weekend we will head to Flemish-Brabant where we will visit houses in Wemmel, Meise, Grimbergen, Vilvoorde and Zemst. Thanks to Sven Sterken's text you will be able to relive this *promenade architecturale* time and again.

This biennale would not have been possible if it was not for the owners who believed in our project and who were so kind to open

their buildings to the public. Furthermore this biennale also depends a lot of the support of the Flemish Government, the province of Flemish-Brabant, the Brussels Capital Region and the National Lottery. Their subsidies allow us to (re)discover this unique post-war heritage.

Finally, our gratitude goes to our guides and volunteers for their timeless efforts, to our Board of Directors and to our partners Docomomo, Arkadia and Pro Velo for the excellent teamwork.

We hope you will enjoy this book and we are convinced you will be thrilled, just as we are, by the architectural pearls Brussels and its periphery have to offer.



CONSTRUCTION OF THE CAMPUS OF THE VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL (1970-1975)
ARCHIVES OF THE VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL



IN FRONT OF THE CENTRAL STATION (V. HORTA, M. BRUNFAUT, 1947-1952)

RAVENSTEIN





WORLD TRADE CENTER (GROUPE STRUCTURES, 1967-1976)
RENÉ STAPELS ARCHIVES

DE VELE GEZICHTEN VAN HET NAOORLOGS ARCHITECTURAAL ERFGOED IN BRUSSEL

SVEN STERKEN

Na de Tweede Wereldoorlog werd de sociale en economische organisatie van België hervormd volgens de principes van de welvaartstaat en kregen sociale zekerheid, openbare werken, woningbouw en onderwijs absolute prioriteit. Daarnaast had de wereldtentoonstelling van 1958 in Brussel tot doel om België, en haar hoofdstad in het bijzonder, tot 'kruispunt van het westen' te maken. Dit leidde tot ambitieuze plannen, veelal vormgegeven volgens de modernistische principes die tijdens het interbellum in avant-gardekringen waren ontwikkeld. Centraal stond een nieuwe stedelijke morfologie, gebaseerd op een functionele zonering voor wonen, werken, verkeer en ontspanning. Deze toekomstige 'parkstad' zou bestaan uit vrijstaande, rationeel ontworpen gebouwen waar groen, lucht en licht volop konden doordringen. Hoewel gericht op de bevrijding van het individu, liet deze modernistische

visie geen ruimte voor inspraak; stedenbouw was een zaak van de overheid, experts en de industrie. Deze latente paradox werd problematisch in de context van de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog, toen de humanistische basis van het modernisme plaats maakte voor een technocratische logica. Het *Richtplan voor de Pentagoon* (Tekhné, 1962) bestempelde bijvoorbeeld niet minder dan drie vierde van de Brusselse binnenstad als krot. Volgens het *Streekplan voor de Brusselse agglomeratie* (Groupe Alpha, 1955) moest de binnenstad een toeristen- en zaken centrum worden, met errond 32 autonome kernen van elk 30.000 inwoners; verdere bevolkingstoename zou opgevangen worden in twaalf satellietsteden. Hoewel het plan op papier bleef, bepaalde het principe van de functiescheiding de verdere evolutie van Brussel: het oude centrum evolueerde tot toeristische pool en zaken centrum terwijl haast alle andere stedelijke functies een plaats vonden in de periferie.

Het thema van deze tweede *Brussels Biennale of Modern Architecture* doelt op de ambitieuze architecturale en stedenbouwkundige ingrepen en bijhorende schaalvergroting die Brussel onderging halfweg de 20ste eeuw. Deze veranderingen maakten dat tijdens grofweg één generatie vele wijken onherkenbaar veranderden en een nieuwe skyline ontstond. Het naoorlogse bouwen transformeerde verder niet alleen de (zichtbare) ruimtelijke organisatie van de stad maar ook haar dieperliggende economische en sociale structuur. In de Brusselse binnenstad verdween bijvoorbeeld het wonen en de kleine industrie ten voordele van kantoorgebouwen voor de pendelaars. Dit proces van uitholling, versterkt door een eenzijdig autobeleid, een politieke *laissez-faire* houding, het ontbreken van een wetgevend kader en de afwezigheid van een degelijk huisvestingsbeleid, werd bekend als 'verbrusseling'. Het is precies deze associatie met het winstbejag van politici en promotoren ten koste van onmondige en sociaal zwakkere stadsbewoners, die de felle reacties tegen het modernisme in de jaren 1970 verklaart. Een halve eeuw later is het tijd voor een meer objectieve evaluatie en appreciatie. In wat volgt illustreren we daarom de transformatie van het naoorlogse Brussel aan de hand van een aantal representatieve voorbeelden inzake wonen, werken, onderwijs en transport. Door in te zoomen op de specifieke context en bepaalde kwaliteiten, willen we aantonen dat ondanks de soms

betwistbare visies die er aan ten grondslag lagen, het hier gaat om waardevol architecturaal erfgoed met een sterk toekomstpotentieel.

EEN INFRASTRUCTUREEL KNOOOPPUNT

Het afwerken van de ondergrondse noord-zuidverbinding tussen de twee voormalige kopstations in het noorden en het zuiden van de stad was na de Tweede Wereldoorlog een absolute prioriteit geworden. Naast zijn belang op vlak van mobiliteit had deze ingreep ook een bijzondere impact op de binnenstad. In het midden van het traject, op de plaats van de oude Putteriewijk, werd het station Brussel-Centraal gebouwd (V. Horta, M. Brunfaut, 1947-1952). Geen spoorwegkathedraal, maar een ondergronds labyrint dat het hart van de hoofdstad verbond met alle hoeken van het land – en na de bouw van de Sabena Air Terminus (M. Brunfaut, 1949-1952), ook met de rest van de wereld: reizigers konden er hun bagage inchecken en via een speciale spoorverbinding in nauwelijks 20 minuten de luchthaven bereiken. Ook het naastgelegen Telexgebouw (L. Stynen, P. De Meyer, 1958) speelde een rol in de internationale verankering van Brussel; achter zijn enigmatische gevel met aluminium lamellen kwamen niet minder dan 4000 telexlijnen samen. De tendens die voor de Tweede Wereldoorlog was ingezet door het verderop gelegen Shellgebouw, met zijn imposante auditoria (A. Dumont, M. Van Goethem, 1931-1934), werd door de aanleg van de *Jonction* fel versterkt: langs het traject verzezen grote kantoorlichamen zoals de Nationale Bank van België (M. Van Goethem, 1947-1948) en de Zuidertoren (Y. Blomme, R. Aerts et al., 1962-1967). In deze kantoortoren – enige tijd de hoogste van Europa – zijn de verdiepingvloeren opgehangen aan één centrale kern dankzij Preflexliggers, een uitvinding van de Pools-Belgische ingenieur Lipski. Aan de noordkant vormde het Rijksadministratief Centrum (H. Van Kuyck, M. Lambrichts et al., 1958-1983) met de tuinen van René Pechère het sluitstuk van 's lands administratieve



RIJKSADMINISTRATIEF CENTRUM / CITÉ ADMINISTRATIF DE L'ÉTAT
(H. VAN KUYCK, M. LAMBRICHS ET AL., 1958-83)
DAVID MARLE

modernisering. Deze stad in de stad van 400.000 m² bevatte het grootste bedrijfsrestaurant van het land (20.000 maaltijden per dag) en een eigen toegang tot de noord-zuidverbinding via de halte Brussel-Congres. Maar zoals vaak paktten de politieke ontwikkelingen de architectuur in snelheid; de federalisering van het land maakte het hele complex eigenlijk al snel overbodig.

Door het monofunctionele karakter van deze gebouwen, hun onaangepaste schaal en het autogerichte karakter van de boulevards erboven, heeft de noord-zuidverbinding de historische kloof tussen de boven- en benedenstad – waarbij de eerste vooral de politieke, financiële en culturele elite huisvestte, en de tweede eerder een industrieel en commercieel karakter had – fel versterkt, niet in het minst doordat het ontbrak aan een duidelijke visie op de ruimtelijke ontwikkeling ervan. Nadat de geplande verkeerswisselaar op het zogenaamde Europakruispunt (de site tegenover het station Brussel-Centraal) was afgevoerd, gaf de stad Brussel het terrein bijvoorbeeld in concessie aan een vastgoedpromotor die er 25 jaar lang een openluchtparking uitbaatte. De aanleg van een ondergronds metronetwerk (operationeel vanaf 1976) veranderde weinig aan de gerichtheid van het beleid op het gebruik van de auto; tot ver in de jaren 1980 was parkeren op de Grote Markt gewoon vanzelfsprekend. Het illustreert hoe de exponentiële toename van de mobiliteit complexe demografische, sociale en economische processen op gang bracht waar de Brusselse gemeentebesturen geen antwoord op wisten. Vaak speelden ze vooral pragmatisch in op initiatieven van hogere overheden of private investeerders. De plannen van het Ministerie van Openbare Werken voor een kruising van de huidige E40 en E19 ten noorden van de vijfhoek boden het Brusselse stadsbestuur bijvoorbeeld de perfecte opportuniteit om de arbeiderswijk op die plek te vervangen door het Manhattanplan (Groupe Structures, 1967) – zo genaamd omwille van zijn megalomane ambities: 680.000 m² kantoren, 550.000 m² parking, woonruimte voor 12.000 bewoners en 370.000 m² aan commerciële functies. Vliegwielen van de hele operatie was het prestigieuze World Trade Center, een knooppunt van het mondiale handelsverkeer verspreid over 8 kantoortorens. De oliecrisis van 1973 haalde echter de wind uit de zeilen: slechts drie torens werden gebouwd en de Noordwijk werd voor bijna 20 jaar een *no man's land*.

Door het ontbreken van een accuraat vestigingsbeleid zwermden de kantoren in de jaren 1960 uit over de hele stad. In het bijzonder langs de kleine Ring en de invalswegen hertekenden ze het stedelijke landschap; het P&V-gebouw met zijn typerende gordijngevel (H. Van Kuyck, 1956-1957) maakte bijvoorbeeld van de pas ingewijde Nationale Basiliek aan de andere kant van de Leopold II-laan een merkwaardig anachronisme. Naar het voorbeeld van de Amerikaanse *corporate campus* ontvluchtten andere bedrijven juist de stadsdrukte en vestigden hun hoofdzetel in de welvarende oostrand van Brussel, zoals Glaverbel (R. Braem, A. Jacquemain, 1967), CBR (C. Brodzki, 1967-1970) en Royale Belge (R. Stapels, 1966-1967). Nog een ander scenario deed zich voor in de Leopoldwijk, die haast geruisloos transformeerde tot een monofunctionele kantorenclave. Hoewel een stedenbouwkundige ramp, biedt de wijk vandaag een interessante staalkaart van de naoorlogse architecturale tendensen zoals het hoofdkwartier van het huidige cdH (P. Ramon, R. Aerts, 1965) met zijn plastische experimenteerdrijf met polyester, en de structurele acrobatie in het Berlaymontgebouw (L. De Vestel, 1967). Kroonjuweel van de wijk blijft de voormalige Bank Brussel Lambert (SOM, 1959-1962), waar klassieke waardigheid bereikt werd met geprefabriceerde kruisvormige gevelelementen in schokbeton. De Leopoldwijk laat echter ook zien hoe kort de levenscyclus van

THE BANK BRUSSEL LAMBERT / BANQUE BRUXELLES LAMBERT (SOM, 1959-1962)

110



kantoorgebouwen geworden is. Het voormalige Foncolingebouw (A. Jacqmain, V. Mulpas, 1959), waar de dragende gevelelementen aan de buitenkant waren geplaatst (en naar verluid als inspiratie diende voor het gebouw van SOM), werd al in 2001 vervangen door een nieuwbouw naar ontwerp van... dezelfde architect. Dit feit illustreert dat wanneer bedrijven en administraties niet langer eigenaar zijn van hun gebouwen, de intrinsieke relatie tussen bouwheer, gebruiker en architect verdwijnt ten voordele van een puur economisch verband tussen promotor en ontwerper.

HET WONEN ONTVLOCHT DE STAD

Door de dominantie van de tertiaire sector raakte het proces van stadsvlucht, ingezet in de late 19de eeuw, in een stroomversnelling. Waar Brussel-stad in 1900 nog 155.000 inwoners telde, waren dat er in 1947 nog maar 84.000, en in 1970 54.000. Daarbij gingen ook nog 15.000 arbeidsplaatsen verloren. Het wonen buiten de stad werd bewust gestimuleerd door de Belgische overheid via premies aan particulieren, lokale huisvestingsmaatschappijen en gemeentes. De Wet op de Krotopruiming (1953) stimuleerde gemeentebesturen bijvoorbeeld om ongezonde woonwijken te vervangen door sociale huisvesting. In Brussel leidde dat tot een grote krotopruimingsactie in het zuidwestelijke deel van de Vijfhoek, waar het historische weefsel systematisch vervangen werd door strakke woonblokken. Typerend hier is de ideeënwedstrijd voor de 'sanering' van de buurt rond het Vossenplein (1962). Alle deelnemers vervingen het bestaande weefsel door vrijstaande hoogbouwblokken. Een belangrijke stimulans hierbij was de Wet Brunfaut (1949) die lokale overheden subsidies verleende voor de aanleg van wegenis en nutsvoorzieningen bij grote sociale woningencomplexen. Hierdoor konden grote en goedkope terreinen aan de rand van de stad worden aangesneden. In Laken werd in deze context de Modelwijk gebouwd: een autonome *neighbourhood unit* voor 5000 inwoners, met eigen scholen, een winkelcentrum en zelfs een kerk. De ontwerpers (R. Braem, Groupe Structures et al. 1956-1979) botsten hier echter op de paradoxen van hun eigen utopie: hun vormelijke retoriek suggereerde dat individuele ontplooiing enkel mogelijk was binnen een strikt geregisseerd levenskader. De fragmentaire uitvoering ervan hypothekeerde niettemin de beoogde ruimtelijke

en sociale cohesie. Daarmee was het geen alleenstaand geval: in Evere werd in de jaren 1950 zowaar Le Corbusier gecontacteerd om een nieuwe sociale woonwijk te plannen. Het bleef echter bij woonblokken van Willy Van Der Meeren en Gaston Brunfaut voor de huisvestingsmaatschappij *Ieder Zijn Huis*. Bij dit soort projecten werd ook stevast beknibbeld op de sport-, spel- en ontspanningsinfrastructuur, waardoor vele sociale woonwijken monofunctionele slaapenclaves bleven, ver van het stadscentrum en slecht aangesloten op het openbaar vervoersnetwerk. Ook de bouwtechnische kwaliteit liet vaak te wensen over.

Het initiatief van de groeiende middenklasse werd gestimuleerd door de premies van de Wet De Taeye (1948). In het Brusselse leidde dit tot de bloei van de bel-etagewoning: een rijhuis met inpandige garage en woonvertrekken op de verdieping. In de de Villegaslaan in Ganshoren bouwde Raoul Brunswyck bijvoorbeeld een hele reeks van zulke woningen. Naast de integratie van de auto als huisgenoot is een typisch aspect hier de *living room* op de eerste verdieping met een breed zicht op de omgeving. Verder zijn de gevels vaak grafisch sterk uitgewerkt en geritmeerd door balkons, luifels of sculpturale elementen. Deze abstracte taal werd echter nooit te manifest; architecten als Brunswyck wilden vooral de rationele geest van de moderniteit en het huiselijke karakter van de meer traditionele woning met elkaar te verzoenen. Maar ook in het weinig dichtbevolkte Ganshoren kwam het grondgebonden wonen onder druk te staan: de opeenvolgende Plannen van Aanleg tonen hoe het ideaal van de tuinwijk uit de jaren 1950 snel plaats maakte voor grote, vrijstaande appartementsgebouwen op een neutraal groen vlak. Daarbij valt een verschil op tussen de publieke en private actoren: waar de sociale huisvestingsmaatschappij De Villa's van Ganshoren opteerde voor een semi-industrieel appartementsblok met een lichte gordijngewel (G. Brunfaut, 1959), toont de meer klassieke opbouw van de Etrimogebouwen hoe deze ontwikkelaar mikte op een meer traditioneel ingesteld middenklassepubliek. De Klaverbladtorens en het gebouw Twenty-One (J. Cuisinier, 1964) tonen niettemin hoe dit onderscheid steeds meer vervaagde in een context van maximale rendabiliteit en kostenefficiëntie. In het laatste geval is



STAIRCASE OF ARCHITECT'S OFFICE (RAOUL BRUNSWYCK AND ODON WATHELET, 1965)
PHILIPPE DEBROE

het ook tekenend dat het oorspronkelijke Bijzonder Plan van Aanleg uit 1954 in deze zone oorspronkelijk 2 bouwlagen voorzag, terwijl de herziening van 1964 er 21 toestond. Hiermee was de transitie van de traditionele stedelijke structuur op basis van rooilijnen en gesloten bouwblokken naar een open, stedelijk landschap helemaal voltooid.

Het fenomeen van de uitdijende (hoofd)stad was ook voelbaar in de randgemeenten rond Brussel. De bevolking van Sint-Genesius-Rode verdubbelde bijvoorbeeld in nauwelijks 20 jaar tijd, terwijl ook Vilvoorde en Grimbergen een belangrijke influx van voormalige hoofdstadsbewoners kenden. De droom van het moderne, suburbane wonen vond misschien wel zijn meest oorspronkelijke expressie in het werk van Jacques Dupuis. Typerend voor zijn villa's uit de jaren 1950 en 1960 is de afwezigheid van rechte hoeken waardoor het

interieur zich als een woonlandschap ontvouwt in directe relatie met het perceel. Voor de jonge architect en dichter Albert Bontridder was het werk van Dupuis een ware openbaring. Hij assimileerde diens invloed voor het eerst in zijn eigen woning in de Lequimelaan in Sint-Genesius-Rode, in verschillende opzichten een hulde aan zijn mentor: het gebruik en de beleving werden nauwkeurig gestructureerd via precies gekaderde zichtassen en looplijnen waarbij de helling van het perceel maximaal werd uitgespeeld in functie van ruimtelijke dramatiek. Net zoals bij Dupuis ontstond zo een wonen dat tegelijk geborgen en open was, helder en complex, ongedwongen en beheerst. Ook de locatie was symbolisch: het was de dubbelwoning Mestdagh van Dupuis (1956-1958) even verderop die Bontridder had doen besluiten voor hem te gaan werken.

In Vilvoorde stimuleerde het stadsbestuur de private woningbouw via de premies van de Wet De Taeye, voor het merendeel toegekend aan inwijkelingen uit Brussel. Veel van deze woningen werden gebouwd door het duo Roger De Winter en Lucien Engels, en laten zien hoe ook de middenklasse zich de droom van de moderniteit toe-eigende in de aanloop naar Expo 58. Desondanks bleef deze architectuur sterk lokaal verankerd: de familie van Engels was bijvoorbeeld nauw verweven met het socialistische milieu van Vilvoorde, net als vele van zijn opdrachtgevers. Daardoor kwam het voor dat deze architecten in één en zelfde straat (zoals in de Hendrik I-Lei en de Nijverheidsstraat) soms 6 à 7 huizen bouwden. Daarbij werd het niveauverschil tussen straat en tuin vaak opgevangen met een *split-level*, terwijl de trappenpartij vaak centraal in de woning werd geplaatst en door zijn zwierige karakter uitnodigde tot een *promenade architecturale*. De straatgevels werden dan weer abstracte composities van vlakken, lijnen, kleuren en texturen. Desondanks betrof het geen bandwerk: in elke woning valt wel een idee of detail te vinden dat inspeelt op de specificiteit van de site of opdrachtgever. De woning Robberechts (1953) maakt bijvoorbeeld met zijn abstracte, strakke gevel een duidelijk statement in de pronkerige, laat 19de-eeuwse stationswijk. De woningen Spruyt en Libeer (beide uit 1954) stonden dan weer op eenzelfde breed en ondiep kavel, wat in beide gevallen leidde tot een op het eerste zicht gelijkaardige organisatie van de eerste verdieping – maar bij nader inzien wezenlijk verschillend is doordat de trap anders

geplaatst is. Maar net zoals Dupuis was ook Engels op zijn best in een suburbane omgeving. Zijn eigen woning in Zemst bijvoorbeeld is een langgerekte, beglaasde doos die lijkt te zweven boven een wateroppervlak en een weids uitzicht bood over het (oorspronkelijk nog niet verkavelde) landschap. Het minimalisme van deze architectuur verraaft hoe Engels, net zoals veel van zijn collega's indertijd, sterk beïnvloed was door de Japanse architectuur.

In tegenstelling tot het industriële Vilvoorde behield het nabijgelegen Grimbergen lange tijd zijn rurale karakter. Dat veranderde drastisch vanaf de jaren 1950 toen verschillende kernen er aan elkaar klitten door verkaveling en lintbebouwing. Te midden daarvan bevindt zich niettemin een zeldzaam voorbeeld van kwalitatieve private groepswoonbouw in België. In de wijk Zonneveld realiseerden ontwikkelaar NV Expansie en architectengroep Dimensie 3 een totaalconcept volgens duidelijke architecturale, culturele en sociale principes: binnen een hoogstaand architecturaal en groen kader zijn 104 bungalows zo geschakeld dat elk een eigen private buitenruimte heeft. Het succes van de wijk heeft echter vooral te maken met de aandacht voor de publieke ruimte, het gemeenschapscentrum centraal in de wijk, en het feit dat dit alles kon aangeboden worden aan een marktconforme prijs dankzij het schaalvoordeel en de standaardisering van de woningen. De verkoopsslogan luidde dan ook terecht "U koopt niet zomaar grond en een huis, u koopt woonruimte." Met zijn integraal concept was Zonneveld duidelijk schatplichtig aan het toen erg populaire Scandinavisch modernisme, waar rationaliteit en bouweconomie gepaard gingen met het gebruik van 'warme' materialen (hout, baksteen), een grote aandacht voor het humane aspect van het wonen en de relatie met de (natuurlijke) omgeving. Naast Zonneveld bevindt zich in Grimbergen nog een tweede unicum in de Belgische architectuur: net na de Tweede Wereldoorlog bouwde de Belgische autodidact Alfred Hardy er twee cilindervormige vliegtuiglloodsen waarbij het dunne betonnen schaaldak wordt gedragen door een enkele ringbalk die steunt op slechts vier kolommen. Door een ingenieus systeem van lichte schuifpoorten is elke plek in deze lloodsen even makkelijk toegankelijk, wat een zeer compacte schikking van de vliegtuigen toelaat.



AIRCRAFT HANGARS WITH A THIN CONCRETE SHELL ROOF IN GRIMBERGEN (ALFRED HARDY, 1947)

NIEUWE VOORZIENINGEN IN DE PERIFERIE

De omslag van een stedelijk naar een suburbaan leefmilieu had ook een diepgaande impact op de schaal en typologie van de bijhorende voorzieningen. Dat wordt duidelijk in de infrastructuur voor ontspanning en onderwijs. Een belangrijke nieuwe speler hierin was de nationale omroep, zeker na de introductie van de televisie in 1953. Het omroepgebouw aan het Flageyplein van Joseph Diongre, een stedelijk icoon uit de jaren 1930, was al snel te klein. Het Amerikaans Theater op de voormalige site van Expo 58 bood enige tijd soelaas, maar de nood aan betere accommodatie bleef groot. Omwille van zijn omvang kreeg het vooropgestelde programma (een soort all-inmediafabriek) een plaats aan de Auguste Reyerslaan in Schaarbeek, op het terrein van de voormalige Nationale Schietbaan. Het gebouw werd ontworpen door een heterogeen gezelschap van architecten (R. Bastin, P. Felix et al., 1968-1980) – zorgvuldig samengesteld volgens regio, taal en politieke kleur – volgens het functionalistische credo *form follows function*; de verschillende facetten van het televisie maken werden ruimtelijk en vormelijk gearticuleerd. Ook het communautaire evenwicht werd architecturaal vertaald in de lange, centrale gang die het complex in twee gelijke taalhelften verdeelde. Oorspronkelijk waren aan de kant van de Reyerslaan grote, publiek toegankelijke studio's voorzien (niet gerealiseerd), met daarachter twee lange, ondiepe volumes van vier en twaalf bouwlagen voor de regiekamers, kleine radiostudio's en de redacties van de nieuwsdiensten. Opmerkelijk hier is de grafische articulatie van de polyester panelen in de gevel om het effect van de zonnewarmte

te reduceren. Achter deze kantoormuur kwamen de grote televisiestudio's en decorwerkplaatsen. Het is echter de zendmast die het beste de schaalsprong van de publieke infrastructuur illustreert na de Tweede Wereldoorlog: de 89 meter hoge toren, met een bovenbouw van liefst 5000 ton, is een hoogtechnologisch belfort op maat van het hele land.

De ideologische en communautaire dimensie van het omroepgebouw vinden we ook terug in de naoorlogse onderwijsinfrastructuur, waar het Amerikaanse campusconcept intussen zijn intrede had gedaan. Daarbij werden onderwijsgebouwen en gerelateerde voorzieningen zoals bibliotheek, logies, restaurant, theater of sportinfrastructuur in een parkachtige omgeving ondergebracht. Een van de meest ambitieuze realisaties hier is het CERIA (Centre d'Enseignement et de Recherches des Industries Alimentaires et Chimiques) in Anderlecht. Het masterplan (J. Polak, A. Polak, 1948) bestond uit een compositie van vrijstaande gebouwen die verschillende types buitenruimte afbakenden. De semi-industriële expressie van de gebouwen was duidelijk geïnspireerd op het Bauhaus in Dessau, en ook de uitrusting en inrichting waren in alle opzichten modern. Ook de Université Libre de Bruxelles breidde haar infrastructuur op de campus Solbosch na de Tweede Wereldoorlog fors uit met een keur van alle destijds populaire constructiemethodes: prefabbeton in het imposante Institut de Physique (P. Guilissen, 1959-1965), een

AUDITORIUM Q OF THE VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL (BARO, 1977)
VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL



schaaldak gevormd door trekkabels in het grote auditorium Janson (M. Van Goethem, 1956, hoofdarchitect van de Expo 58) en een staalskelet in het Institut d'Education Physique (R. Puttemans, 1962). Het Centre de Calcul (CERAU, 1969-1970) belichaamde dan weer de tendens naar een meer plastische gevelwerking in de late jaren 1960. Niet ver daarvan werd ook het voormalige militair oefenplein in Etterbeek omgebouwd tot universitaire campus voor de pas opgerichte Vrije Universiteit Brussel. Het ellipsvormige rectoraat van Renaat Braem (1971-1976) typeert diens latere werk, waarin hij experimenteerde met organische vormen en totaalarchitectuur. De studentenhuisvesting van Willy Van Der Meeren (1971-1973) was dan weer het resultaat van strikte bouweconomie op basis van prefabelementen en snelbouwmaterialen. Er ontstond niettemin een omgeving op maat van de studentenpopulatie, met plekken voor studie, afzondering, ontmoeting en rust. Het contrast met het imposante brutalisme van de lesgebouwen (BARO, 1972-76) kon niet groter zijn. In La Mémé (1970-1972), het huisvestingscomplex voor de studenten geneeskunde van de nieuwe Université Catholique de Louvain, ging Lucien Kroll nog een stap verder door de toekomstige gebruikers al van bij het begin bij het ontwerp te betrekken. Er ontstond zo een vormelijk en functioneel erg heterogeen geheel met appartementen, kamers, groepswoningen, een postkantoor, een kantine en een kinderdagverblijf. Veertig jaar na datum ziet het gebouw er ook nog steeds bewust onaf uit, alsof het morgen verder kan worden aangepast aan zijn steeds wisselende bevolking.

UNIVERSALITEIT EN ALLEDAAGSHEID ALS TROEF

Met zijn illusie van voortdurende aanpasbaarheid raakt La Mémé aan de achillespees van de moderne architectuur. Veel belangrijke gebouwen uit de naoorlogse periode zijn immers 'op maat' ontworpen als functionele infrastructuur volgens rationele principes. Dat maakt ze paradoxaal genoeg vaak weinig flexibel. Verder blijken de industriële bouwmaterialen uit die tijd veel minder slijtvast of duurzaam dan gedacht: beton barst door corrosie van de wapening, metalen raamkaders verliezen hun waterdichtheid, sandwichpanelen verkleuren, bepaalde bouwmaterialen bevatten asbest en de gebouwen beantwoorden energetisch niet aan de huidige verwachtingen. Doordat dit patrimonium voor een groot stuk



CONCRETE CANOPY OF THE INSTITUTE OF SOCIOLOGY (ANDRÉ PADUART, 1966)
ARCHIVES OF THE UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES

ook bestaat uit kantoren, commerciële infrastructuur en utilitaire gebouwen, krijgt het aspect van rentabiliteit al snel de bovenhand bij discussies over hergebruik. In tegenstelling tot oudere gebouwen, kent de architectuur uit de jaren 1950 en 1960 maar een beperkt draagvlak; ze is namelijk onvoldoende geworteld in het collectieve geheugen en blijft voor velen onbekend. Veel mensen ervaren de productie uit die tijd daarenboven als banaal, en associëren moderne materialen en prefabricatie met een architectuur zonder ziel – een gevoel dat versterkt wordt door de erbarmelijke staat van veel van deze gebouwen. Het is dus niet alleen de ouderdom, maar vooral de onverschilligheid en onwetendheid die de grootste bedreiging vormen voor dit architecturaal erfgoed. Onderzoek en sensibilisering rond de specifieke betekenis van het patrimonium uit de naoorlogse periode blijft dan ook noodzakelijk.

Daarnaast moet ook gezocht worden naar een maatschappelijke of economische functie die gebruik maakt van de intrinsieke kwaliteiten van dit patrimonium. Waarom zou het modernistisch erfgoed van Brussel bijvoorbeeld geen toeristische troef kunnen worden, naar het voorbeeld van Rotterdam, waar grote delen van de stad werden heropgebouwd na de Tweede Wereldoorlog? Ook Brussel zou kunnen inspelen op de toenemende belangstelling voor de naoorlogse periode en de groeiende niche van het cultureel toerisme. Het gebrek aan echte meesterwerken in de hoofdstad wordt daarbij ruimschoots gecompenseerd door de homogeniteit van bepaalde architecturale en stedenbouwkundige gehelen. Het tracé boven de noord-zuidverbinding biedt bijvoorbeeld een architectuurmuseum in openlucht van zowat alle architectonische tendensen en programma's van die tijd. Maar het naoorlogs patrimonium kan ook iets bieden voor de eigen bewoners van Brussel. In een mobiele, multiculturele maatschappij is de traditionele, 19de-eeuwse opvatting van het erfgoed als bewaarder en bewaker van identiteiten voorbijgestreefd. In een context van (im)migratie en globalisering verweken de banden tussen mensen onderling, en tussen mensen en plekken. Waar het bouwkundig erfgoed vroeger verbonden was aan de lokale of nationale geschiedenis van een volk of een plek, kan het nu een facet worden van een breder intercultureel gebruik. Door haar ambitie om los te breken van lokale, culturele of individuele verschillen bezit de Internationale Stijl van de naoorlogse periode

een zekere anonimiteit. Precies die universaliteit, die door veel mensen als zielloos wordt ervaren, kan een troef worden in een context van globalisering. Deze architectuur creëert namelijk geen onderscheid tussen zij die de historische betekenis van een bepaalde vorm (her)kennen, en zij voor wie deze een vervreemdend effect heeft. Daarenboven staan veel naoorlogse gebouwen dicht bij het dagelijkse leven dan bijvoorbeeld het monumentale 19de-eeuwse patrimonium; veel mensen hebben op dagelijkse basis te maken met kantoren, zwembaden of autogarages. Deze alledaagsheid van het recente erfgoed maakt het toegankelijker voor verschillende culturele groepen. Als we er in slagen het modern erfgoed los te weken uit zijn negatieve connotaties, verschaft het ons misschien een instrument om in te toekomst de multiculturele omgang binnen de stedelijke ruimte te faciliteren. Om deze potenties te kunnen waarmaken moet dit patrimonium vandaag dan wel met de juiste zorg gekoesterd worden.



HOUSE SPRUYT IN VILVOORDE (ROGER DE WINTER AND LUCIEN ENGELS, 1954)
PHILIPPE DEBROE



HOUSE BRUNFAUT (MAXIME BRUNFAUT AND FERNAND BRUNFAUT, 1931-1936)
PHILIPPE DEBROE



APARTMENT BUILDING BRUNFAUT-STEUX (MAXIME BRUNFAUT, 1950-1951)
PHILIPPE DEBROE



ENTRANCE OF THE SPORTS CENTER OF COOVI-CERIA (J. POLAK AND A. POLAK, 1951-1959)
PHILIPPE DEBROE

L'ARCHITECTURE D'APRÈS- GUERRE À BRUXELLES. UN PATRIMOINE AUX MULTIPLES VISAGES

SVEN STERKEN

A l'issue de la Seconde Guerre mondiale, l'organisation sociale et économique de la Belgique a été réformée suivant les principes de l'État-providence, la priorité absolue étant accordée à la sécurité sociale, aux travaux publics, à la construction de logements et à l'enseignement. Par ailleurs, l'Exposition universelle de 1958 à Bruxelles voulait faire de la Belgique, et en particulier sa capitale, un « carrefour de l'Occident ». Tout cela s'est traduit par des plans ambitieux, établis pour la plupart selon les principes modernistes développés par les cercles d'avant-garde durant l'entre-deux-guerres. Le point culminant en était une nouvelle morphologie urbaine, caractérisée par l'attribution d'une zone spécifique à chaque fonction : habiter, travailler, se déplacer et se détendre. Ce futur « parc urbain » devait se composer de bâtiments indépendants, conçus de manière rationnelle, où la végétation, l'air et la

lumière pourraient pénétrer à flots. Bien que cette vision moderniste visât l'émancipation des individus, dans les faits ces derniers ne reçurent pas pour autant voix au chapitre ; l'urbanisme restait l'affaire des autorités, des experts et de l'industrie. Ce paradoxe latent devint problématique dans le cadre de la reconstruction qui suivit la Seconde Guerre mondiale, lorsque la base humaniste du modernisme fit place à une logique technocratique. Par exemple, le *Plan directeur pour le Pentagone* (Tekhné, 1962) qualifiait de taudis pas moins des trois quarts du centre-ville. Ce dernier devait, d'après le *Plan régional pour l'agglomération bruxelloise* (Groupe Alpha, 1955), devenir un centre de tourisme et d'affaires, entouré de 32 noyaux autonomes de 30.000 habitants chacun ; l'augmentation de population ultérieure serait accueillie dans douze villes satellites. Au final, ce plan resta sur papier, mais le principe de séparation des fonctions détermina néanmoins l'évolution ultérieure de Bruxelles : le centre historique évolua en un pôle touristique et un centre d'affaires, tandis que pratiquement toutes les autres fonctions urbaines furent reléguées à sa périphérie.

La deuxième *Brussels Biennale of Modern Architecture* a choisi précisément pour thème ces ambitieuses interventions architecturales et urbanistiques que Bruxelles connut vers le milieu du 20^e siècle, et l'agrandissement d'échelle qui s'ensuivit. Suite à ces changements, le visage de beaucoup de quartiers a radicalement changé en à peine une génération, et un nouveau *skyline* a surgi. Mais en plus de l'organisation spatiale (visible) de la ville, la construction d'après-guerre en a transformé également la structure socio-économique profonde. Par exemple, le logement et la petite industrie disparurent du centre-ville de Bruxelles, au profit d'immeubles de bureaux destinés aux navetteurs. Ce processus d'excavation, aggravé par une politique outrancièrement favorable à la voiture, une culture du laisser-faire et l'absence d'un cadre réglementaire comme d'une réelle politique de logement, fut appelé « bruxellisation ». Cette collusion dans la cupidité entre hommes politiques et promoteurs, aux dépens de citoyens impuissants et socialement fragilisés, explique les critiques qui s'élevèrent contre le modernisme à partir des années 1970. Mais un demi-siècle plus tard, le temps est venu pour une évaluation et une appréciation plus objectives. C'est pourquoi nous présentons dans ce qui suit quelques

exemples représentatifs de cette transformation de Bruxelles après-guerre, dans les sphères du logement, du travail, de l'enseignement et du transport. En détaillant le contexte spécifique et leurs qualités particulières, nous voulons démontrer que, malgré les visions parfois discutables qui sous-tendent ces réalisations, elles font néanmoins partie d'un patrimoine architectural de valeur, et qui présente un vrai potentiel d'avenir.

UN NŒUD D'INFRASTRUCTURES

Après la Seconde Guerre mondiale, l'achèvement de la jonction souterraine Nord-Midi entre les deux gares terminus d'alors, au nord et au sud de la ville, était devenu une priorité. Cette intervention a bien sûr eu un impact déterminant sur la mobilité, mais également sur le visage du centre-ville lui-même. À mi-trajet, le vieux quartier de la Putterie fit place à la gare de Bruxelles-Central (V. Horta, M. Brunfaut, 1947-1952). Conçue non comme une cathédrale ferroviaire mais sous la forme d'un labyrinthe souterrain, elle reliait le cœur de la capitale aux quatre coins du pays – et, après la construction du *Sabena Air Terminus* (M. Brunfaut, 1949-1952), au reste du monde : les voyageurs pouvaient y faire enregistrer leurs bagages et, grâce une liaison ferroviaire spéciale, rejoindre l'aéroport en moins de 20 minutes. Le bâtiment Telex voisin (L. Stynen, P. De Meyer, 1958) a également contribué à positionner Bruxelles sur la scène internationale ; derrière sa façade énigmatique striée de lamelles d'aluminium aboutissaient pas moins de 4.000 lignes de télex. La « Jonction » a aussi fortement renforcé une tendance initiée dès avant la Seconde Guerre mondiale par le bâtiment Shell voisin et ses imposants auditoires (A. Dumont, M. Van Goethem, 1931-1934) : le long de son trajet se dressèrent de grands ensembles de bureaux, tels que la Banque Nationale de Belgique (M. Van Goethem, 1947-1948) et la Tour du Midi (Y. Blomme, R. Aerts et al., 1962-1967). Dans cette tour de bureaux – en son temps la plus haute d'Europe –, les planchers d'étage sont suspendus à un unique noyau central grâce à des poutres Preflex, une invention de l'ingénieur belgo-polonais Lipski. De même, du côté nord, la Cité administrative de l'État (H. Van Kuyck, M. Lambrichts et al., 1958-1983), avec ses jardins de René Pechère, couronnait la modernisation administrative du pays. Véritable ville dans la ville avec ses 400.000 m², elle comportait le

plus grand restaurant d'entreprise du pays (20.000 repas par jour) ainsi que son propre accès à la jonction Nord-Midi, via la gare de Bruxelles-Congrès. Mais comme souvent, l'architecture a été prise de vitesse par l'évolution politique ; bientôt, la fédéralisation du pays rendit tout le complexe superflu.

De par le caractère monofonctionnel de ces bâtiments, leur échelle inappropriée et le fait que les boulevards déployés en surface soient presque exclusivement dédiés à la voiture, la jonction Nord-Midi a fortement accentué le fossé historique entre le haut et le bas de la ville – le premier accueillant surtout les élites politiques, financières et culturelles, et le second présentant en revanche un caractère plutôt industriel et commercial –, particulièrement du fait du manque d'une vision claire du développement territorial. Par exemple, après que l'idée d'un échangeur autoroutier sur le carrefour de l'Europe (le site en face de la gare de Bruxelles-Central) ait été abandonnée, la ville de Bruxelles a loué le terrain à un promoteur immobilier qui y exploita pendant 25 ans un parking à ciel ouvert. La construction d'un réseau de métro souterrain (opérationnel

BRUSSELS' NORTH QUARTER BEFORE THE MANHATTAN PLAN
HABITER-WONEN, 1986, 36, P. 9



à partir de 1976) ne modifia guère l'orientation d'une politique toujours entièrement acquise à l'automobile ; jusqu'à la fin des années 1980, se parquer sur la Grand-Place allait de soi. On voit ainsi que l'augmentation exponentielle de la mobilité a déclenché des processus démographiques, sociaux et économiques complexes, auxquels l'administration communale bruxelloise n'apportait aucune réponse. Souvent, face aux initiatives d'autorités supérieures ou d'investisseurs privés, celle-ci s'est bornée à réagir de manière purement pragmatique. Par exemple, les plans du Ministère des Travaux publics pour un croisement des actuelles E40 et E19 au nord du Pentagone offrirent à la Ville de Bruxelles l'opportunité rêvée d'y remplacer tout un quartier ouvrier par le plan Manhattan (Groupe Structures, 1947) – un nom à la mesure de ses ambitions mégalomanes : 680.000 m² de bureaux, 550.000 m² de parkings, des logements pour 12.000 habitants et 370.000 m² de commerces. Le clou de toute l'opération était le prestigieux *World Trade Center*, réparti dans 8 tours de bureaux, qui devait devenir une plaque tournante des échanges commerciaux à l'échelle mondiale. Mais en 1973, la crise pétrolière imposa de revoir les ambitions à la baisse : seulement trois des huit tours furent construites, et le quartier Nord devint pour presque 20 ans un *no man's land*.

Au cours des années 1960, l'absence d'une politique d'implantation précise permit aux bureaux d'essaimer dans toute la ville. Ceux-ci redéfinirent le paysage urbain, en particulier le long de la Petite ceinture et des voies d'accès ; par exemple, le bâtiment P&V, avec sa façade-rideau caractéristique (H. Van Kuyck, 1956-1957), a instantanément rendu la Basilique nationale, pourtant tout juste inaugurée à l'autre extrémité de l'avenue Léopold II, complètement anachronique. D'autres entreprises, suivant l'exemple des *corporate campus* américains, fuirent la pression urbaine et établirent leur siège dans la prospère banlieue ouest de Bruxelles, tels Glaverbel (R. Braem, A. Jacquemain, 1967), CBR (C. Brodzki, 1967-1970) et Royale Belge (R. Stapels, 1966-1967). Un autre scénario encore se produisit dans le quartier Léopold, qui se transforma de manière presque imperceptible en une enclave monofonctionnelle de bureaux. Bien que cela représente un désastre sur le plan urbanistique, ce quartier a au moins l'avantage d'offrir aujourd'hui un intéressant éventail des tendances architecturales d'après-guerre, avec notamment

le quartier général de l'actuel cdH (P. Ramon, R. Aerts, 1965) et son expérimentation plastique avec le polyester, et les acrobaties structurales du Berlaymont (L. De Vestel, 1967). Le fleuron du quartier demeure l'ancienne Banque Bruxelles Lambert (SOM, 1959-1962), où la dignité classique naît d'éléments de façade cruciformes en béton architectonique préfabriqué. Cependant, le quartier Léopold montre également combien le cycle de vie des immeubles de bureaux s'est écourté. L'ancien bâtiment Foncolin (A. Jacqmain, V. Mulpas, 1959) et sa façade porteuse extérieure (dont on dit qu'elle servit d'inspiration au bâtiment de SOM) a dès 2001 été remplacé par une construction neuve... du même architecte. Cela illustre que lorsque les entreprises et administrations ne sont plus propriétaires des bâtiments qu'elles occupent, la relation intrinsèque entre maître d'ouvrage, usager et architecte se dissout, au profit d'un lien purement économique entre le promoteur et le concepteur.

LE LOGEMENT DÉSERTE LA VILLE

Cette domination du secteur tertiaire a accéléré le processus d'exode urbain initié à la fin du 19^e siècle. Là où, en 1900, Bruxelles-ville comptait encore 155.000 habitants, en 1947 il n'en restait plus que 84.000, et 54.000 en 1970. Par là même furent également perdus 15.000 emplois. Le gouvernement belge a sciemment favorisé le logement *extra muros* au moyen de primes aux particuliers, aux sociétés de logement locales et aux communes. Par exemple, la loi organisant la lutte contre les taudis (1953) incitait les conseils communaux à remplacer les quartiers insalubres par du logement social. À Bruxelles, cela mena à une grande action d'éradication des taudis dans la partie sud-ouest du Pentagone, qui remplaça systématiquement le tissu historique par d'austères immeubles de logement. Un exemple typique en est le concours d'idées pour l'« assainissement » du quartier autour de la place du Jeu de balle (1962) : tous les participants y remplaçaient la trame existante par de hauts immeubles de logement indépendants. Un autre stimulant important a été la loi Brunfaut (1949), qui accordait des subsides aux autorités locales pour la construction de voiries et de services publics à proximité des grands complexes de logements sociaux. Il devint ainsi possible d'exploiter de grands terrains bon marché à la périphérie de la ville. C'est dans ce cadre que fut bâtie la Cité



RESTAURANT OF ROYALE BELGE
RENÉ STAPELS ARCHIVES

Modèle à Laeken : une *neighbourhood unit* autonome de 5.000 habitants, avec sa propre école, un centre commercial et même une église. Cependant, ses concepteurs (R. Braem, Groupe Structures et al. 1956-1979) s'y sont heurtés aux paradoxes de leur propre utopie : leur rhétorique formelle suggérait que l'épanouissement individuel n'était possible qu'au sein d'un cadre de vie rigoureusement mis en scène. Par conséquent, la réalisation seulement fragmentaire du projet hypothéqua la cohésion spatiale et sociale qui y était voulue. Malheureusement, ce n'est pas un cas isolé : à Evere, dans les années 1950, Le Corbusier lui-même avait été contacté pour planifier un nouveau quartier de logement social. Cependant, on se limita au final aux immeubles de Willy Van Der Meeren et Gaston Brunfaut pour la société de logement *Ieder Zijn Huis*. D'autre part, dans tous les projets de ce genre, on lésina systématiquement sur les infrastructures de sport, jeux et détente ; par conséquent, beaucoup de quartiers de logements sociaux se résumèrent à des cités-dortoirs

monofonctionnelles, éloignées du centre-ville et mal connectées au réseau de transports en commun. De plus, la qualité technique des constructions laissait souvent à désirer.

La classe moyenne grandissante, elle, vit son initiative stimulée par les primes de la loi De Taeye (1948). Dans la région bruxelloise, cela mena à l'essor de la maison à bel-étage : une maison mitoyenne avec garage intégré et séjour à l'étage. Par exemple, dans l'avenue de Villegas à Ganshoren, Raoul Brunswyck construisit toute une série de ce genre d'habitations. Comme aspects caractéristiques, on relève l'élévation de la voiture au rang de membre de la famille, et le *living room* au premier étage, jouissant d'une large vue sur les alentours. Ensuite, les façades présentent généralement une composition graphique très élaborée, et sont rythmées de balcons, auvents ou éléments sculpturaux. Cependant, ce langage abstrait ne se fit jamais trop manifeste : les architectes tels que Brunswyck veillaient à concilier l'esprit rationnel de la modernité avec le caractère intime et confortable de l'habitat plus traditionnel. Mais même dans une commune aussi peu densément peuplée que Ganshoren, la maison individuelle fut mise sous pression : les plans communaux d'aménagement successifs attestent que l'idéal du quartier-jardin des années 1950 fit rapidement place à de grands immeubles d'appartements indépendants, disposés sur une pelouse neutre. Pour autant, il existe une différence frappante entre les acteurs publics et privés : là où la société de logement social « Les Villas de Ganshoren » opta pour un immeuble d'appartements semi-industriel avec une façade-rideau légère (G. Brunfaut, 1959), les immeubles Etrimo par contre, avec leur facture plus classique, cherchaient à plaire aux goûts plus traditionnels de la classe moyenne. Néanmoins, les tours dites « Trèfle à quatre feuilles » et le bâtiment Twenty-One (J. Cuisinier, 1964) montrent que, dans un contexte dominé par la rentabilité maximale, cette distinction s'estompa de plus en plus. Dans le cas du Twenty-One, il est également significatif qu'à l'origine, le plan particulier d'aménagement de 1954 prévoyait dans cette zone 2 niveaux, tandis que la révision de 1964 en autorisait 21. Ainsi se retrouvait accomplie la transition d'une structure urbanistique traditionnelle, avec ses alignements et ses îlots fermés, vers un paysage urbain de type ouvert.



HOUSE VAN DEN BROECK

Ce phénomène d'expansion du centre-ville se fit sentir jusque dans les communes périphériques autour de Bruxelles. Par exemple, en à peine 20 ans de temps, la population de Rhode-Saint-Genèse doubla, tandis que Vilvorde et Grimbergen connurent également un important afflux d'anciens habitants du centre-ville. Ce rêve d'un habitat moderne et suburbain trouve sans doute son expression la plus originale dans l'œuvre de Jacques Dupuis. Ses villas des années 1950 et 1960 se caractérisent par l'absence d'angles droits, qui permet à l'intérieur de se déployer comme un « paysage à habiter », en relation directe avec le jardin. Pour le jeune architecte et poète Albert Bontridder, le travail de Dupuis constitua une véritable révélation. La première fois qu'il en assimila l'influence fut pour sa propre maison dans l'avenue Lequime à Rhode-Saint-Genèse, à maints égards un hommage à son mentor : l'expérience de l'usager

fut soigneusement structurée au moyen de lignes de vue précisément cadrées et d'axes de circulation, exploitant au maximum la pente de la parcelle au bénéfice de la dramaturgie spatiale. Comme chez Dupuis, il en résulta une habitation qui était à la fois sûre et ouverte, claire et complexe, spontanée et maîtrisée. Même sa localisation était symbolique : à proximité du double pavillon Mestdagh de Dupuis (1956-1958), précisément la réalisation qui avait décidé Bontridder à aller travailler chez celui-ci.

À Vilvorde, le conseil communal stimula le secteur de la construction privée au moyen des primes de la loi De Taeye, pour la plupart accordées à des ex-Bruxellois. Beaucoup de ces nouvelles habitations furent construites par le duo Roger De Winter - Lucien Engels, et illustrent comment, à l'approche de l'Expo 58, la classe moyenne elle aussi embrassa le rêve de la modernité. Pour autant, cette architecture demeura très ancrée dans son tissu local : par exemple, la famille d'Engels était étroitement liée au milieu socialiste de Vilvorde, tout comme beaucoup de ses commanditaires. Il s'ensuivit que ces architectes construisirent parfois 6 à 7 maisons dans la

ZONNEVELD DISTRICT IN GRIMBERGEN (CHRISTIAAN BROEKAERT, 1961-1969)
PHILIPPE DEBROE



même rue (comme dans la *Hendrik I-Lei* et la *Nijverheidsstraat*). La différence de niveau entre la rue et le jardin était généralement gérée à l'aide de demi-étages, tandis que le caractère gracieux de la cage d'escalier, souvent positionnée au centre de l'habitation, invitait à une « promenade architecturale ». Là aussi, les façades à rue se présentèrent comme des compositions abstraites de plans, de lignes, de couleurs et de textures. Pour autant, il ne s'agissait pas d'un travail à la chaîne : dans chacune de ces maisons, on trouve une idée ou un détail qui correspond à la spécificité du site ou du client. Par exemple, la maison Robberechts (1953), avec sa sévère façade abstraite, s'affirme clairement dans le quartier de la gare qui, datant de la fin du 19e, présentait un visage plus cossu. De même, les maisons Spruyt et Libeer (toutes deux de 1954) partageaient la même parcelle large et peu profonde, ce qui dans les deux cas mena à des organisations du premier étage à première vue similaires – mais qui, à y regarder de plus près, divergent fondamentalement, du fait du positionnement différent de l'escalier. Mais, tout comme pour Dupuis, c'est dans un environnement suburbain qu'Engels donnait la pleine mesure de son talent. Par exemple, sa propre habitation à Zemst se compose d'une longue boîte vitrée qui semble flotter au-dessus d'un plan d'eau et offre une vue grandiose sur le paysage (à l'époque non encore loti). Le minimalisme de cette architecture trahit aussi combien Engels, comme beaucoup de ses contemporains, était fortement influencé par l'architecture japonaise.

Au contraire de Vilvorde l'industrielle, sa voisine Grimbergen conserva longtemps son caractère rural. Mais à partir des années 1950, cela changea drastiquement lorsque le lotissement et la construction filante en bordure des routes joignirent plusieurs noyaux d'agglomération. Toutefois, on y trouve un exemple, rare en Belgique, d'immeubles de logements groupés de qualité pour particuliers. Dans le quartier Zonneveld, le promoteur NV Expansie et le groupe d'architectes Dimensie 3 élaborèrent un concept total à partir de principes architecturaux, culturels et sociaux clairs : au sein d'un cadre verdoyant et d'une qualité architecturale exceptionnelle, 104 bungalows sont agencés de telle sorte que chacun dispose de son propre espace extérieur privatif. Mais le quartier dut son succès surtout au soin apporté à l'espace public, c'est-à-dire le centre communautaire au cœur du quartier, et à la

capacité à proposer tout cela à un prix conforme au marché, grâce aux économies d'échelle et à la standardisation des logements. C'est donc à raison que le slogan de vente en était : « Vous n'achetez pas seulement du terrain et une maison, vous achetez de l'espace à habiter. » Avec son concept intégral, Zonneveld était clairement redevable au modernisme scandinave, très en vogue à l'époque, où la rationalité et l'économie de la construction étaient associées à l'utilisation de matériaux « chaleureux » (bois, brique) et à une grande attention pour l'aspect humain de l'habitat comme pour la relation avec l'environnement naturel. Outre Zonneveld, on trouve à Grimbergen encore un deuxième bâtiment unique dans l'architecture belge : deux hangars d'aviation cylindriques, construits juste après la Seconde Guerre mondiale par le Belge autodidacte Alfred Hardy. Leur fine coque de toiture en béton est supportée par une unique poutre de rive, reposant elle-même sur seulement quatre colonnes. Un ingénieux système de portes coulissantes légères assure à chaque emplacement une parfaite accessibilité, ce qui permet de disposer les avions de manière très compacte.

DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS EN PÉRIPHÉRIE

L'exode depuis la ville vers le milieu suburbain a aussi eu un impact profond sur l'échelle et la typologie des services dans ce dernier. C'est particulièrement flagrant en ce qui concerne les infrastructures de loisir et d'enseignement. À cet égard, un nouvel acteur important fut la radio-télévision nationale, certainement avec l'arrivée de la télévision en 1953. La Maison de la radio à la place Flagey de Joseph Diongre, icône urbaine des années 1930, s'avéra rapidement trop exigüe. Un répit fut trouvé pour quelque temps au Théâtre américain sur l'ancien site de l'Expo 58, mais le besoin d'un espace approprié demeura criant. Vu l'ampleur du programme pressenti (une sorte d'usine à médias *all in*), on lui attribua un site le long de l'avenue Auguste Reyers, sur l'ancien terrain de tir national. Le bâtiment fut conçu par un groupe hétérogène d'architectes (R. Bastin, P. Felix et al., 1968-1980) – soigneusement composé selon régions d'origine, langues maternelles et couleurs politiques – suivant le credo fonctionnaliste *form follows function* ; les différentes facettes de la production télévisuelle y furent articulées spatialement et formellement. Même l'équilibre

communautaire se retrouve traduit architecturalement, avec le long couloir central qui sépare le complexe en deux ailes égales, une pour chaque langue. À l'origine, les concepteurs avaient également prévu côté avenue Reyers de grands studios accessibles au public, mais ceux-ci ne furent pas réalisés ; derrière, on trouve deux volumes allongés et étroits, de quatre et douze niveaux, accueillant les salles de régie, de petits studios de radio et des rédactions pour les services de presse. On y remarque particulièrement l'articulation graphique des pare-soleils en polyester. Enfin, derrière cet écran de bureaux viennent les grands studios de télévision et les ateliers de décors. Cependant, l'ouvrage qui illustre le mieux le saut d'échelle de l'infrastructure publique après la Seconde Guerre mondiale est l'antenne émettrice : cette tour de 89 mètres de haut, avec sa superstructure de plus de 5.000 tonnes, constitue une sorte de beffroi *high tech*, à la mesure du pays tout entier.

La dimension idéologique et communautaire présente dans le bâtiment de la RTB-BRT se retrouve également dans l'infrastructure éducative d'après-guerre, champ dans lequel entre-temps le concept américain de campus avait fait son entrée. Dès lors, les bâtiments d'enseignement et les services associés tels que bibliothèque, logements étudiants, restaurant, théâtre et infrastructures sportives furent implantés dans un environnement vert. À cet égard, une des réalisations les plus ambitieuses est le CERIA (Centre d'Enseignement et de Recherches des Industries Alimentaires et Chimiques) à Anderlecht. Le plan directeur (J. Polak, A. Polak, 1948) consistait en une composition de bâtiments indépendants, qui délimitaient des espaces extérieurs de différents types. L'expression semi-industrielle des bâtiments était clairement inspirée de la *Bauhaus* de Dessau, et équipement comme aménagement se voulaient résolument modernes. De même, l'Université Libre de Bruxelles étendit notablement son infrastructure sur le campus du Solbosch après la Seconde Guerre mondiale, en un florilège de méthodes de construction en vogue à cette époque : du béton préfabriqué dans l'imposant Institut de Physique (P. Guilissen, 1959-1965), une nappe de câbles tendus pour couvrir le grand auditoire Janson (M. Van Goethem – architecte en chef de l'Expo 58, 1956) et une ossature en acier à l'Institut d'Éducation Physique (R.



COOVI-CERIA (J. POLAK AND A. POLAK, 1951-1959)
PHILIPPE DEBROE

Puttemans, 1962). Le Centre de Calcul (CERAU, 1969-1970) illustre également la tendance de la fin des années 1960 à un travail plus plastique de la façade. Non loin, l'ancien terrain de manœuvres militaires à Etterbeek fut transformé en campus universitaire pour la *Vrije Universiteit Brussel* nouvellement créée. Le bâtiment du rectorat, au plan ellipsoïdal, construit par Renaat Braem (1971-1976), est caractéristique de la dernière phase de la production de celui-ci, où il expérimentait avec les formes organiques et l'architecture totale. Les logements étudiants de Willy Van Der Meeren (1971-1973), quant à eux, répondaient à une stricte économie de chantier, sur base d'éléments préfabriqués et de matériaux permettant une construction rapide. Pour autant, il en résulta un environnement sur mesure pour les étudiants, avec des endroits pour étudier, s'isoler, se rassembler et se reposer – contrastant fortement avec le brutalisme imposant des immeubles de classes de cours voisins (BARO, 1972-76). Enfin, avec *La Mémé* (1970-1972), le complexe de logements pour les étudiants en médecine de la nouvelle implantation bruxelloise de l'Université Catholique de Louvain, Lucien Kroll alla un pas plus loin en impliquant dès le départ les futurs occupants dans la conception du bâtiment. Il en résulta un ensemble très décousu sur

les plans tant formel que fonctionnel, rassemblant des appartements, des chambres individuelles, des logements collectifs, un bureau de poste, une cantine et une garderie. Quarante ans plus tard, le bâtiment assume toujours son allure inachevée, et donne à croire qu'on pourrait demain continuer à l'adapter à sa population toujours changeante.

L'UNIVERSALITÉ ET LA BANALITÉ POUR TOUS

Avec ses airs d'adaptabilité perpétuelle, la Mémé pointe du doigt le talon d'Achille de l'architecture moderne. En effet, beaucoup de bâtiments importants d'après-guerre sont conçus « sur mesure » comme des infrastructures fonctionnelles, en suivant des principes rationnels. Paradoxalement, cela les rend généralement peu flexibles. De plus, les matériaux de construction industriels utilisés à l'époque se révélèrent bien moins durables que prévu : le béton éclate sous la pression de la corrosion des armatures, les châssis métalliques perdent leur étanchéité, les panneaux sandwichs se décolorent, certains matériaux contiennent de l'amiante et les bâtiments ne répondent plus aux normes énergétiques actuelles. De plus, lorsque la réutilisation de ce patrimoine est envisagée, comme il se compose dans une large mesure de bureaux, d'infrastructures commerciales et de bâtiments utilitaires, c'est l'argument de la rentabilité qui prend rapidement le dessus. Par ailleurs, l'architecture des années 1950 et 1960 ne jouit que d'une notoriété restreinte, contrairement aux bâtiments plus anciens : elle n'est pas suffisamment ancrée dans la mémoire collective, et demeure même pour beaucoup tout simplement une terre inconnue. En outre, beaucoup de gens perçoivent cette production comme étant banale, et associent matériaux modernes et préfabrication avec une architecture dénuée d'âme – sentiment renforcé par l'état pitoyable de beaucoup de ces bâtiments. Cet héritage architectural est donc menacé non seulement par son âge, mais aussi et surtout par l'indifférence et l'ignorance. Il reste donc fondamental de stimuler la recherche et la sensibilisation à propos de la signification spécifique du bâti d'après-guerre.

Il reste également à trouver une fonction sociale ou économique qui tire parti des qualités intrinsèques du patrimoine moderniste

bruxellois. Par exemple, pourquoi ne deviendrait-il pas un atout touristique, comme à Rotterdam, elle aussi largement reconstruite après la Seconde Guerre mondiale ? Bruxelles aussi pourrait capitaliser sur l'intérêt grandissant pour la période d'après-guerre, et sur la niche en plein essor du tourisme culturel. Certes, on ne trouve pas dans la capitale de chefs-d'œuvre indiscutables, mais c'est largement compensé par l'homogénéité de certains ensembles architecturaux et urbains. Par exemple, le tracé de la Jonction Nord-Midi offre un musée d'architecture à ciel ouvert, illustrant pratiquement toutes les tendances architectoniques et tous les programmes de l'époque. Mais ce patrimoine d'après-guerre peut également apporter quelque chose aux Bruxellois eux-mêmes. Dans une société devenue mobile et multiculturelle, la conception traditionnelle, héritée du 19^e siècle, du patrimoine en tant que gardien de l'identité se retrouve complètement dépassée. Dans un contexte de migrations et de globalisation, les liens entre les gens se sont distendus, tout comme ceux entre les personnes et les lieux. Là où, par le passé, le patrimoine architectural ne parlait que de l'histoire locale ou nationale d'un peuple ou d'un endroit, il peut aujourd'hui faire l'objet d'un usage interculturel plus diversifié. Le Style international, avec son ambition de se libérer des spécificités locales, culturelles ou individuelles, présente un certain anonymat. Ce peut être perçu comme un manque d'âme, mais dans le contexte globalisé actuel, cette universalité peut à l'inverse devenir un atout. En effet, cette architecture ne crée pas de hiérarchie entre ceux qui (re)connaissent la signification historique d'une forme donnée, et ceux à qui celle-ci serait étrangère. En outre, beaucoup de bâtiments d'après-guerre se situent plus près de la vie quotidienne des gens que, par exemple, le patrimoine monumental du 19^e siècle ; en effet, la plupart des citoyens côtoient quotidiennement des bureaux, des piscines ou des garages. Par sa banalité, le patrimoine récent est plus accessible à différents groupes culturels. Si nous parvenons à le débarrasser de ses connotations négatives, il constituera peut-être à l'avenir un instrument permettant de faciliter la cohabitation multiculturelle au sein de l'espace urbain. Mais pour que ce potentiel puisse devenir une réalité, ce patrimoine doit dès aujourd'hui faire l'objet de tous nos soins.



ENTRANCES OF THE HOUSE DR LICHTERT AND A SECRETARY HOUSE (RAOUL BRUNSWYCK, 1960s)
PHILIPPE DEBROE



INTERIOR OF THE HOUSE WEYERS (WILLY VAN DER MEEREN, 1961)
© DIANE HENDRIKX



DETAIL OF THE HOUSE WITTMAN IN MEISE (JACQUES DUPUIS AND ALBERT BONTRIDDER, 1961)
PHILIPPE DEBROE - SABAM



BUILDING LA MÉMÉ (LUCIEN KROLL, 1970-1972)
LUCIEN KROLL ARCHIVES

THE MANY FACES OF BRUSSELS' POST-WAR ARCHITECTURAL HERITAGE

SVEN STERKEN

After the Second World War, the social and economic organisation of Belgium was reformed in accordance with the principles of the welfare state, and social security, public works, housing construction and education were given absolute priority. In addition, the 1958 world exhibition in Brussels was held with the aim of turning Belgium, and especially its capital, into the 'crossroads of the West'. This led to ambitious plans, many of them conceived in accordance with the modernist principles that had been developed in avant-garde circles between the wars. At the heart of this lay a new urban morphology based on functional zoning for housing, work, transport and recreation. This future 'park city' was to consist of detached, rationally designed buildings into and around which greenery, light and air could easily

penetrate. Although the aim was the liberation of the individual, this modernist vision left no room for participation; urban planning was the task of the government, experts and industry. This latent paradox turned into a problem in the context of the reconstruction that followed the Second World War, when the humanist basis of modernism made way for a technocratic logic. For example, the *Richtplan voor de Pentagoon / Plan directeur pour le Pentagone* (Development Plan for Central Brussels) by Tekhné (1962) labelled three quarters of the inner city of Brussels as slums. According to the *Streekplan voor de Brusselse agglomeratie / Plan régional pour l'agglomération bruxelloise* (Regional Plan for the Brussels Conurbation) by Groupe Alpha (1955), the inner city was to become a centre for tourism and business, surrounded by 32 autonomous suburbs, each with 30,000 inhabitants; additional increases in population would be absorbed by twelve satellite towns. Although the plan never got off the ground, the principle of the functional zoning determined Brussels' further evolution: the old centre evolved into a tourist attraction and business centre, while almost all other urban functions were located on the outskirts.

The theme of this second *Brussels Biennale of Modern Architecture* refers to the ambitious architectural and urban planning interventions and the accompanying increase in scale that Brussels underwent halfway through the 20th century. These changes meant that in the course of roughly one generation many districts changed beyond recognition and a new skyline took shape. In addition, post-war construction transformed not only the (visible) spatial organisation of the city, but also its underlying economic and social structure. For example, housing and small-scale industry disappeared from the inner city in favour of office buildings for commuters. This process of erosion, reinforced by a one-sided traffic policy, a political *laissez-faire* attitude, the lack of any legislative framework and the absence of a sound housing policy, became known as 'Brusselization'. It is precisely this association with the pursuit of profit by politicians and property developers, at the expense of the socially more vulnerable city-dwellers who lacked a voice, that explains the vehement reactions against Modernism in the 1970s. Now, half a century later, it is time for a more objective evaluation and appraisal. This is why in this essay we illustrate

the transformation of post-war Brussels on the basis of a number of typical examples in the areas of housing, work, education and transport. By zooming in on the specific context and particular qualities, we want to show that despite the sometimes disputable views that underlay them, we are still talking about worthwhile architectural heritage that has great potential for the future.

AN INFRASTRUCTURAL JUNCTION

After the Second World War, the completion of the underground north-south connection between the two former railway termini in the north and south areas of the city had become an absolute priority. In addition to its importance in terms of transport, this project also had an extraordinary impact on the inner city. In the middle of this route, the Central Station (V. Horta, M. Brunfaut, 1947-1952) was built on the site of the old Putterie district. It was not a 'railway cathedral', but an underground labyrinth that linked the heart of the capital with every corner of the country and, following the construction of the Sabena Air Terminus (M. Brunfaut, 1949-1952), also with the rest of the world: travellers could check in their luggage there and reach the airport in barely 20 minutes using a special railway connection. The adjacent Telex Building (L. Stynen, P. De Meyer, 1958) also played a part in the international anchoring of Brussels; no less than 4000 telex lines came together behind the enigmatic façade with its aluminium slats. The trend that had been set before the Second World War by the Shell building further along the street, with its imposing auditoria (A. Dumont, M. Van Goethem, 1931-34) was greatly boosted by the building of the *Junction*: large office blocks arose along the route, including the National Bank of Belgium (M. Van Goethem, 1947-48) and the South Tower (Y. Blomme, R. Aerts et al., 1962-67). The floors in this tower – for some time the tallest in Europe – are suspended from a single central core using Preflex beams, invented by



TELEX BUILDING (L. STYENEN AND P. DE MEYER, 1958)
PHILIPPE DEBRUË

the Polish-Belgian engineer Abraham Lipski. On the northern side, the State Administration Centre (H. Van Kuyck, M. Lambrichs et al., 1958-83), with gardens by René Pechère, was the final component of the country's administrative modernisation. This city within a city, with 400,000 m² of office space, contained the largest office canteen in the country (20,000 meals a day) and its own access to the north-south connection via the Congress Station. But as so often happens, political developments overtook architecture; the federalisation of the country meant that the whole complex soon became superfluous.

As a result of the monofunctional nature of these buildings, their inappropriate scale and the traffic-oriented nature of the boulevards above them, the north-south connection has sharply emphasised the historical rift between the upper and lower towns – the former housing primarily the political, financial and cultural elite, and the latter with a more industrial and commercial character – not least because there was a lack of any clear plan for its spatial development. For example, once the planned traffic intersection at the so-called *Carrefour d'Europe* (opposite the Central Station) had been abandoned, the city council granted a concession to a property developer who for 25 years ran an open-air car park there. The construction of an underground railway network (operational as from 1976) did little to change the authorities' leanings regarding car

CONSTRUCTION OF ROYALE BELGE
RENÉ STAPELS ARCHIVES



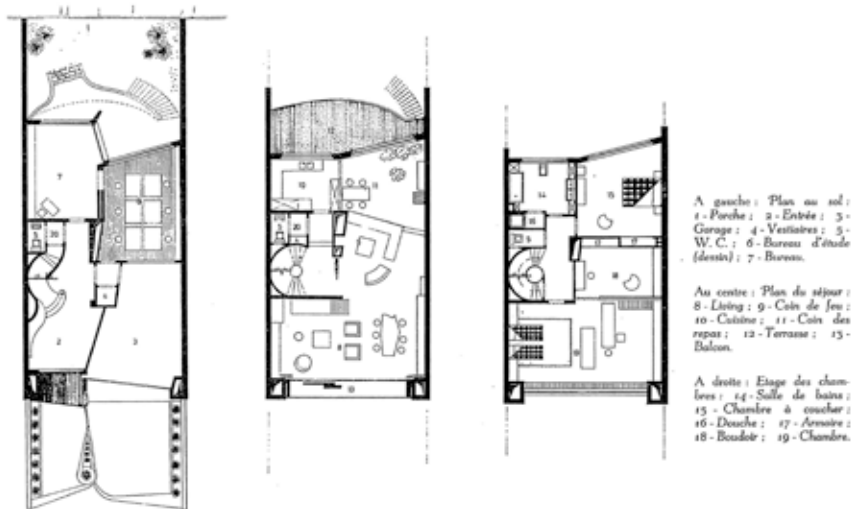
use; parking on the Grand-Place was considered quite normal until well into the 1980s. This illustrates how the exponential increase in mobility set complex demographic, social and economic processes in motion to which the local Brussels councils had no answer. In many cases they responded mainly pragmatically to initiatives by higher authorities and private investors. For example, the plans made by the Ministry of Public Works for an intersection of what are now the E40 and E19 motorways north of the inner ring-road provided the Brussels city council with the perfect opportunity to replace the working-class district on this site by the Manhattan Plan (Groupe Structures, 1967) – so called because of its megalomaniac ambitions: 680,000 m² of offices, 550,000 m² of parking space, housing for 12,000 people and 370,000 m² of commercial premises. What gave this whole operation its momentum was the prestigious World Trade Centre, a hub for global trade spread over 8 high-rise office blocks. The 1973 oil crisis took the wind out of its sails, however: only three towers were built and for almost 20 years the North District was left as a no man's land.

Since there was no precise location policy, in the 1960s office buildings swarmed out across the whole city. It was especially along the inner ring-road and the arterial roads that they redrew the urban landscape; for example, the P&V building with its characteristic curtain façade (H. Van Kuyck, 1956-57) made the recently consecrated National Basilica on the other side of the Boulevard Leopold II look like an odd anachronism. By contrast, following the example of the American 'corporate campus', other companies fled the bustle of the city and located their head offices in the prosperous eastern outskirts of Brussels, including Glaverbel (R. Braem, A. Jacqmain, 1967), CBR (C. Brodzki, 1967-70) and Royale Belge (R. Stapels, 1966-67). Yet another scenario was played out in the Leopold District, which transformed almost soundlessly into a monofunctional office enclave. Although this was an urban planning disaster, nowadays the district provides an interesting sample of the post-war architectural trends, one example being the head office of what is now cdH (P. Ramon, R. Aerts, 1965) with its urge for sculptural experimentation using polyester, and the structural acrobatics of the Berlaymont building (L. De Vestel, 1967). The district's showpiece remains the former Bank Brussel

Lambert (SOM, 1959-62), in which classical dignity was achieved using prefabricated cross-shaped façade elements in architectonic concrete. However, the Leopold District also demonstrates how short the life-cycle of office buildings has become. The former Foncolin building (A. Jacqmain, V. Mulpas, 1959), where the supporting façade elements were placed on the outside (and, according to reports, inspired the SOM building), was already replaced by a new building in 2001... designed by the same architect. This illustrates that when companies and administrative bodies no longer own their buildings, the intrinsic relationship between the principal, user and architect is replaced by a purely economic alliance between the property developer and the architect.

HOUSING FLEES THE CITY

As a result of the dominance of the service sector, the process of urban flight, which started in the late 19th century, went into overdrive. Whereas in 1900 Brussels city centre still had 155,000 inhabitants, in 1947 there were only 84,000 and in 1970 just 54,000. 15,000 jobs were also lost. Living outside the city was deliberately encouraged by the Belgian government by means of grants to private individuals, local housing companies and local authorities. For example, the 1953 Slum Clearance Act stimulated local councils to replace unhygienic residential areas by social housing. In Brussels this led to a major slum clearance campaign in the south-western section of the city centre, where the historical fabric was systematically replaced by austere tower blocks. Typical of this was the competition for ideas regarding the 'clean-up' of the area around Place du jeu de balle (1962). All the participants replaced the existing fabric with detached high-rise blocks. This was greatly stimulated by the Brunfaut Act (1949), which gave local authorities grants for the construction of roads and utilities for major social housing complexes. This enabled large and cheap sites on the outskirts of the city to be built on. It was in this context that the *Cité Modèle* was built in Laeken: an autonomous neighbourhood unit for 5,000 inhabitants, with its own schools, shopping centre and even a church. However, the designers (R. Braem, Groupe Structures et al., 1956-79) came up against the paradoxes of their own utopia: their formal rhetoric suggested that individual development was



RAOUL BRUNSWYCK'S OWN HOUSE (1963)
 LA MAISON, 12/1963

only possible within a strictly directed framework. Nevertheless, the fragmentary execution of the project undermined the intended spatial and social cohesion. In this respect it was not alone: in the 1950s, Le Corbusier was actually contacted to plan a new social housing district in Evere. However, this went no further than the blocks of flats designed by Willy Van Der Meeren and Gaston Brunfaut for the *Ieder Zijn Huis* housing company. In this sort of project, the sports, play and recreational infrastructure was invariably subject to cutbacks, so that many social housing districts were left as dormitory enclaves, far from the city centre and poorly connected to the public transport network. The technical quality of the construction also often left a lot to be desired.

Initiatives by the expanding middle class were stimulated by the grants offered under the De Taeye Act (1948). In the Brussels area, this led to the burgeoning of houses with the living areas on the first floor and a garage on the ground floor. In the Avenue de Villegas in Ganshoren, for example, Raoul Brunswyck built a whole series of such houses. In addition to the integration of the car into the house, the main characteristic is that the living room is on the first floor, with a broad view of the surroundings. The façades also

often have an emphatically graphic look and derive their rhythm from balconies, canopies and sculptural elements. This abstract idiom never became too obvious, however; what such architects as Brunswyck wanted above all was to reconcile the rational spirit of modernity with the cosiness of the more traditional home. But low-rise housing even came under pressure in Ganshoren, which was hardly densely populated: the successive Development Plans show that the ideal of the garden district of the 1950s soon made way for large, detached blocks of flats in a neutral green area. In this regard there is a striking difference between the public and private players: while the social housing company *De Villa's van Ganshoren / Les Villas de Ganshoren* opted for a semi-industrial block of flats with a light curtain façade (G. Brunfaut, 1959), the more classical composition of Etrimo's buildings show that this developer was aiming for a more traditionally-minded middle-class public. The 'Clover-Leaf' towers and the Twenty-One building (J. Cuisinier, 1964) nevertheless show that this distinction became increasingly blurred in a context of maximum profitability and cost effectiveness. In the latter case it is also significant that the initial 1954 Local Development Plan originally provided for two storeys in this zone, while the 1964 review allowed for 21. This signalled the completion of the transition from the traditional urban structure based on building alignment and closed street blocks to an open urban landscape.

The fact that the capital was surging outward could also be felt in the boroughs on the outskirts of Brussels. For example, the population of Sint-Genesius-Rode doubled in barely 20 years, while Vilvoorde and Grimbergen also had a major influx of former inhabitants of the capital. The dream of modern suburban living was perhaps most originally expressed in the work of Jacques Dupuis. The characteristic feature of his villas from the 1950s and 1960s is the absence of right-angled corners, with the result that the interiors unfold in a way that is directly related to the plot. Dupuis' work was a real revelation to the young architect and poet Albert Bontridder. He assimilated Dupuis' influence first of all into his own home in Lequimelaan in Sint-Genesius-Rode, which was in several ways a tribute to his mentor: the use and experience of the house were meticulously structured by means of precisely framed visual axes and lines of movement, making maximum use of the slope of the



HOUSE HAVERKORN VAN RIJSEWIJK - VAN BEUNINGEN IN WEMMEL (JACQUES DOLPHYN, 1970-1972)
PHILIPPE DEBROE

site to create spatial drama. Just as in Dupuis' case, this gave rise to a house that was both secure and open, clear and complex, informal and controlled. The location too was symbolic: it was Dupuis' semi-detached Mestdagh house (1956-58) a short distance away that had decided Bontridder to go and work for him.

In Vilvoorde, the town council stimulated the construction of private homes by means of the grants offered under the De Taeye Act, the majority of them being allocated to people moving from Brussels. Many of these houses were built by the duo of Roger De Winter and Lucien Engels, and show how the middle-class also appropriated the dream of modernity in the run-up to Expo 58. In spite of this, architecture remained very much locally rooted: for example, Engels' family was closely interwoven with socialist circles in Vilvoorde, as were many of his clients. This explains why these architects sometimes built 6 or 7 houses in a single street (as in Hendrik I-lei and Nijverheidsstraat). The difference in level between the street and the garden was often bridged by a split-level design, while the staircase was often in the middle of the house and its gracefulness invited one to engage in a *promenade architecturale*. The street fronts were in their turn abstract compositions of planes, lines, colours and textures. But despite this it was never a matter of mass

production: in each house there is always an idea or a detail that responds to the specific character of the site or client. For example, the Robberechts house (1953), with its austere abstract façade, made a clear statement in its ostentatious late-19th-century station neighbourhood. By contrast, the Spruyt and Libeer houses (both 1954) stood on the same broad, shallow plot, which in both cases led to what at first sight was a similar arrangement of the first floor – but on closer inspection they are essentially different because the staircase is positioned differently. But just like Dupuis, Engels was at his best in a suburban setting. His own home in Zemst, for example, is an elongated, glazed box that looks as if it is hovering above an area of water and presents a broad view over the landscape (which at that time was not yet divided up for building). The minimalism of this architecture reveals that Engels, like many of his fellow architects at the time, was deeply influenced by Japanese architecture.

Unlike the industrial town of Vilvoorde, nearby Grimbergen retained its rural character for a long time. This changed radically as from the 1950s, when several centres of population were linked together by residential estates and ribbon development. Nevertheless, in the midst of all this stands one of Belgium's rare examples of good-quality private collective housing construction. In the Zonneveld district, the property developer NV Expansie and the Dimensie 3 architectural firm built an all-inclusive concept on clear architectural, cultural and social principles: 104 bungalows are arranged in a high-quality green and architectural setting so that each one has its own private outdoor space. However, the success of the neighbourhood has more to do with the attention paid to public space, the community centre at the heart of the district, and the fact that all this could be offered at a price in line with the prevailing market thanks to the advantages of scale and the standardisation of the homes. The sales slogan justifiably declared that 'You are buying not only land and a house, you are buying space to live in'. With its all-inclusive concept, Zonneveld was clearly indebted to the then extremely popular Scandinavian Modernism, where rationality and economy of construction were combined with the use of 'warm' materials (wood, brick), a particular focus on the human aspect of habitation and the relationship with the surroundings (natural

and otherwise). In addition to Zonneveld, Grimbergen is home to another unique feature of Belgian architecture: just after the Second World War, the Belgian autodidact Alfred Hardy built two cylindrical aircraft hangars there, in which the thin concrete shell roof was supported by a single ring beam resting on just four columns. An ingenious system of light sliding doors means that every part of these hangars is equally easy to access, which allows for the highly compact storage of the aircraft.

NEW AMENITIES ON THE OUTSKIRTS

The change from an urban to a suburban environment also had a profound impact on the scale and typology of the accompanying amenities. This is clear to see in the infrastructure for recreation and education. One of the important new players in this realm was the national broadcaster, especially after the introduction of television in 1953. Joseph Diongre's broadcasting centre on Place Flagey, an urban icon of the 1930s, soon became too small. For a short time the American Theatre on the former site of Expo 58 provided a solution, but the need for better accommodation remained substantial. Because of its size, the proposed programme (for a sort of all-in media factory) was located on Boulevard Auguste Reyers in Schaerbeek, on the site of the former National Shooting Range. The building was designed by a heterogeneous collection of architects (R. Bastin, P. Felix et al., 1968-1980) – meticulously put together according to region, language and political persuasion – on the basis of the functionalist credo 'form follows function'; the various aspects of television production were articulated in terms of form and space. The balance between the two language communities was also given architectural form in the long central corridor that divided the complex into two equal linguistic halves. Large studios accessible to the public were originally planned (but never built) on the Boulevard Reyers side, with behind them two long, shallow volumes of four and twelve storeys for the control rooms, small radio studios and the news department editorial staff. What is striking here is the graphic articulation of the polyester panels in the façade, intended to reduce the effect of the heat of the sun. The large television studios and scenery workshops were located behind this wall of offices. However, what best illustrates the leap in scale in public infrastructure after



CONSTRUCTION OF HOUSING ON THE CAMPUS OF THE VRIJE
UNIVERSITEIT BRUSSEL (WILLY VAN DER MEEREN, 1971)
ARCHIVES OF THE VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL

the Second World War is the transmission mast: this 89-metre tower, with a top section weighing no less than 5,000 tons, is a high-technology belfry on a national scale.

We also encounter the ideological and language-community aspect of the broadcasting centre in post-war educational infrastructure, where the American concept of the campus had already made its appearance. Under this system, the teaching buildings and related amenities such as the library, accommodation, restaurant, theatre or sports infrastructure were all located in park-like surroundings. One of the most ambitious projects was the CERIA-COOVI (Centre for Training and Research for the Foodstuffs and Chemical Industries) in Anderlecht. The master-plan (J. & A. Polak, 1948) consisted of a composition of detached buildings marking off different types of outdoor space. The semi-industrial appearance of the buildings was clearly inspired by the Bauhaus in Dessau, and its design and fittings were modern in every respect. The *Université Libre de Bruxelles* also greatly extended its infrastructure on the Solbosch campus after the Second World War, with a selection of all the construction methods popular at the time: prefab concrete in the imposing *Institut de Physique* (P. Guilissen, 1959-65), a shell roof shaped by tension cables in the large Janson auditorium (M. Van Goethem, 1956, chief architect for Expo 58) and a steel skeleton at the *Institut d'Education Physique* (R. Puttemans, 1962). In its turn, the *Centre de Calcul* (CERAU, 1969-70) embodied the trend towards a more sculptural approach to the façade in the late 1960s. Not very far from there, the former military parade ground in Etterbeek was also converted into a university campus for the *Vrije Universiteit Brussel*, which had only just been established. Renaat Braem's elliptical Rector's Office (1971-76) is typical of his later work, when he was experimenting with organic forms and all-embracing architecture. Willy Van Der Meeren's student accommodation (1971-73) was the result of strict economy of construction, based on prefab elements and materials for rapid construction. In spite of this, an environment was

created that was tailor-made for the student population, with places for study, seclusion, encounter and tranquillity. The contrast with the imposing brutalism of the teaching blocks (BARO, 1972-76) could not have been greater. For *La Mémé* (1970-72), the accommodation complex for the medical students at the new *Université Catholique de Louvain*, Lucien Kroll went one step further by involving its future users from the very earliest stages of the design process. This gave rise to a formally and functionally extremely heterogeneous ensemble of flats, rooms, group houses, a post office, a cafeteria and a crèche. Forty years later, the building still looks deliberately unfinished, as if it could be adapted again tomorrow to its ever-changing occupants.

UNIVERSALITY AND ORDINARINESS AS AN ASSET

With its illusion of ongoing adaptability, *La Mémé* touches on the Achilles heel of modern architecture. Many important buildings in the post-war period were after all designed to be tailor-made as functional infrastructure in accordance with rational principles. Paradoxically enough, this means they are not very adaptable. In addition, the industrial building materials of that period have turned out to be much less durable and hard-wearing than imagined: concrete breaks open when the reinforcement corrodes, metal window frames are no longer waterproof, sandwich panels become discoloured, certain materials contain asbestos, and the buildings no longer comply with current energy requirements. Since this stock consists largely of offices, commercial infrastructure and industrial buildings, the profitability element soon gains the upper hand in discussions on re-use. Unlike older buildings, the architecture of the 1950s and 1960s only receives limited support; it is after all insufficiently rooted in the collective memory and for many remains an unknown quantity. What is more, a lot of people experience the buildings of that period to be banal, and associate modern materials and prefabrication with an architecture that has no soul – a feeling that is reinforced by the poor state of many of these buildings. So it is not only age, but above all indifference and ignorance that are the greatest threat to this architectural heritage. It therefore remains essential to engage in research and raise awareness of the specific significance of the legacy of the post-war period.

As well as this, we must also look for a societal or economic function that makes use of the intrinsic qualities of this legacy. For example, why should the modernist heritage of Brussels not become a tourist asset, following the example of Rotterdam, where large parts of the city were rebuilt after the Second World War? Brussels too could take advantage of the increasing interest in the post-war period and the growing market niche of cultural tourism. The lack of real masterpieces in the capital is amply compensated by the homogeneity of certain architectural and urban planning ensembles. For example, the roadway that follows above the north-south connection offers us an open-air architectural museum of just about all the architectural trends and programmes of that period. But the post-war heritage also has something to offer Brussels' own inhabitants. In a mobile, multicultural society, the traditional 19th-century view of the heritage as the keeper and guardian of identities is out of date. In a context of migration, immigration and globalisation, the ties between people, and between people and places, are weakening. Whereas in the past the architectural heritage was linked to the local or national history of a people or a place, it can now be a facet of a broader intercultural use. Because of its aim of breaking away from local, cultural or individual differences, the post-war International Style has a certain anonymity. It is precisely this universality, which many people experience as soulless, that can become an asset in the context of globalisation. After all, this architecture does not create any distinction between those who know and recognise the historical significance of a particular form and those for whom it has an alienating effect. What is more, many post-war buildings are closer to our daily lives than, for example, the monumental 19th-century heritage; lots of people come into contact with offices, swimming baths and garages on a daily basis. This ordinariness of the recent heritage makes it more accessible to various cultural groups. If we succeed in separating the modern heritage from its negative connotations, it may provide us with an instrument that will facilitate multicultural relations in the urban space in the future. But to fulfil this potential, this heritage must be cherished with the proper care right now.



BRUSSELS BIENNALE OF MODERN ARCHITECTURE

Coördinatie / Coordination
Koen Verswijver

Organisatie / Organisation
Arlette Clauwers
Koen Verswijver
Olaf Winkler
Jean-Marc Basyu
Jacinthe Gigou
Thomas Detry
Marie Secrétan

Auteur
Sven Sterken

Vertaling / Traduction
Gregory Ball
Matthieu Christiaens
Thomas Vilquin

Redactie / Rédaction
Arlette Clauwers
Koen Verswijver

Grafische vormgeving / Graphisme
Koen Verswijver

Fotograaf van de biënnale / Photographe de la biennale
Philippe Debroe

www.bbma.be



BRUSSELS
BIENNALE of
MODERN
ARCHITECTURE

THE BRUSSELS BIENNALE OF
MODERN ARCHITECTURE IS
SPROUT TO BE BRUSSELS



De tweede editie van de **Brussels Biennale of Modern Architecture** werd georganiseerd in oktober 2016 door Korei, Arkadia, Pro Velo en Docomomo Belgium. Ze werd mede ondersteund door de Vlaamse Overheid, de provincie Vlaams-Brabant, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Nationale Loterij.

Niets uit deze uitgave mag worden vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt op welke manier dan ook, zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft er naar gestreefd de rechten op de illustraties te regelen volgens de wettelijke bepalingen. Wie echter meent nog rechten te kunnen doen gelden, kan zich alsnog tot de uitgever wenden.

Uitgever: Korei vzw
Drukkerij: Drukkerij-Uitgeverij Jan Verhoeven

Wettelijk depot / Dépôt légal : D/2016/13.555/1
ISBN : 978-90-8258370-0

La deuxième édition de la **Brussels Biennale of Modern Architecture** a été organisée en octobre 2016 par Korei, Arkadia, Pro Velo et Docomomo Belgium. Elle a été soutenue par le Gouvernement flamand, la province du Brabant flamand, la Région de Bruxelles-Capitale et la Loterie Nationale.

Toute reproductions d'un extrait quelconque de cette publication par quelque procédé que ce soit est strictement interdite, sauf autorisation préalable de l'éditeur.

Les éditeurs se sont efforcés de régler les droits relatifs aux illustrations conformément aux prescriptions légales. Les détenteurs de droits, que, malgré nos recherches, nous n'aurions pas pu trouver, sont priés de se faire connaître aux éditeurs.

Éditeur : Korei asbl
Impression : Drukkerij-Uitgeverij Jan Verhoeven



do.co.mo.mo.be

arkadia

Pro Velo

Flanders
State of the Art

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST
DOCOMOMO BELGIUM

VLAAMS-
BRABANT

Loterie
Nationale
Loterij

De auteur / L'auteur / The author

Sven Sterken is doctor in de ingenieurswetenschappen, optie architectuur (UGent, 2004), en hoofddocent aan de Faculteit Architectuur van de KU Leuven. Hij doceert in het gebied van de architectuur- en stedenbouwgeschiedenis. Zijn huidig onderzoek heeft vooral betrekking op de territoriale strategieën van commerciële, politieke en religieuze organisaties. Zijn lopend onderzoeksproject 'Catholic Territories in a Suburban Landscape. Religion and Urbanization in Belgium, 1945-1975' bestudeert bijvoorbeeld hoe de Belgische Katholieke Kerk een ruimtelijke, religieuze aanwezigheid trachtte te vrijwaren in een context van snelle suburbane groei in de naoorlogse periode (1945-1975).

Sven Sterken est docteur en ingénierie architecturale (UGent, 2004) et enseigne l'histoire de l'architecture et l'aménagement urbain à la Faculté d'Architecture de la KU Leuven. Ses recherches actuelles portent sur la manière dont l'architecture sert les stratégies territoriales d'instances commerciales, religieuses et politiques. En particulier, son projet de recherche "Catholic Territories in a Suburban Landscape. Religion and Urbanization in Belgium, 1945-1975" étudie comment, durant l'après-guerre, l'Eglise Catholique Romaine belge s'est attachée à maintenir une présence religieuse dans un territoire suburbain en pleine expansion.

Sven Sterken holds a PhD in architectural engineering (UGent, 2004) and is an Associate Professor at the Faculty of Architecture of Leuven University where he teaches courses in the history of architecture and urban planning. His current research focuses on how architecture serves the territorial strategies of commercial, religious and political organizations. His ongoing research project 'Catholic Territories in a Suburban Landscape. Religion and Urbanization in Belgium, 1945-1975' studies for example how the Belgian Roman Catholic Church tried to secure a religious presence in the rapidly evolving (sub)urban landscape during the post war period (1945-1975).

sven.sterken@kuleuven.be

MODERN ISMS ARE *MODERN ISMS ARE* SHAPING THE CITY *SHAKING THE CITY*



BRUSSELS
BIENNALE of
MODERN
ARCHITECTURE

